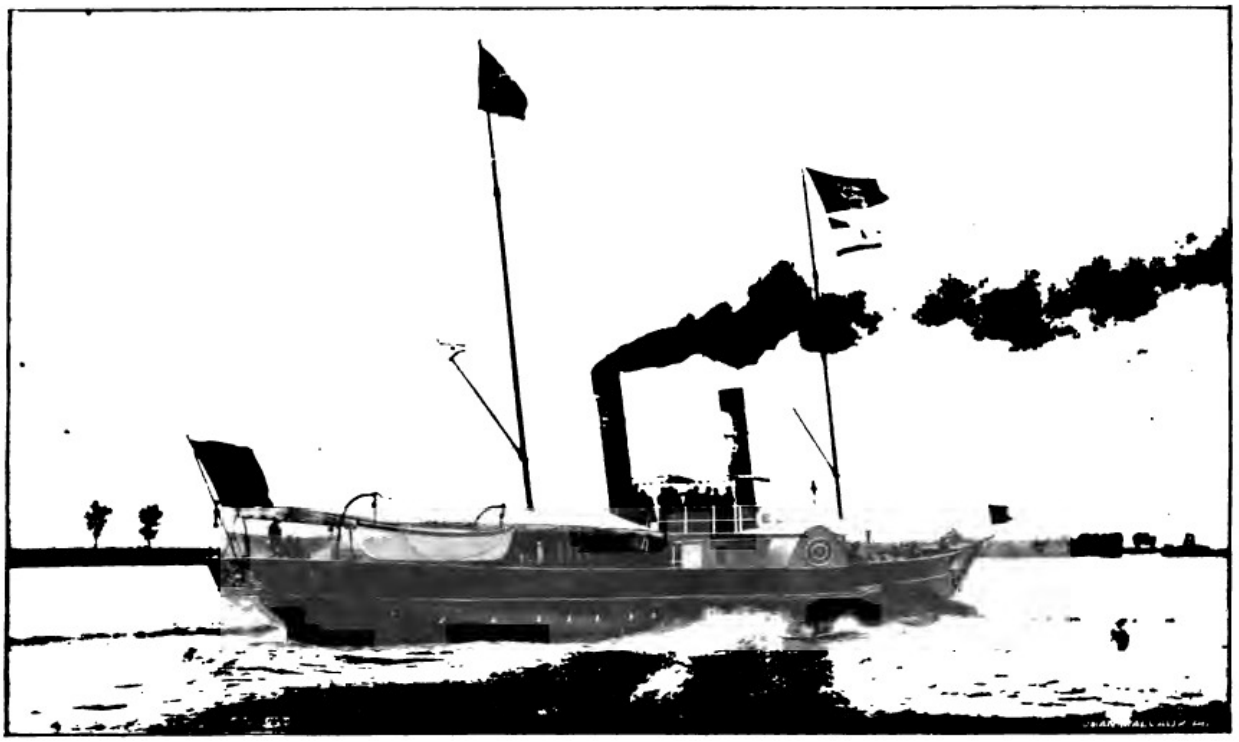


L'Emeraude, malle de l'Etat Belge.

ANVERS

Armoiries de la Ville d'Anvers.

MARITIME

PAR

PAUL SALVAGNE

60 ILLUSTRATIONS

PAR

JOS. MAES

EDITEUR

ANVERS

1898.

ANVERS MARITIME

Ce dont on est certain c'est que vers la fin du 8me siècle, une espèce de château-fort entouré de marais s'élevait sur la rive de l'Escaut et que plus loin se trouvaient deux hameaux, là où sont situés maintenant le Kiel et la commune de Deurne. Des religieux, les Bénédictins, construisirent une digue qui reliait le château à Deurne et au Kiel. Ces travaux furent améliorés et étendus durant deux siècles, pendant que la ville se formait peu à peu. En 1037 le duc Othilon le Grand commençait à faire endiguer l'Escaut et vers la fin du siècle suivant, certaines de ces digues furent transformées en quais.

Le commerce était né, des navires apportaient à Anvers des marchandises venant de pays lointains, le mouvement sur le fleuve devenait important et l'on vit les installations s'améliorer en raison directe de ce développement.

Sous Philippe le Bon, en 1458, on construisait les premiers quais en maçonnerie et des estampes faites vers l'année 1500, nous montrent devant toute la ville une ligne de quais, coupés seulement par six canaux intérieurs.

Le port s'outillait peu à peu et c'est vers cette époque qu'on voit paraître les grues.

Dès 1263, les moines de l'abbaye St Michel exploitaient un engin en bois, qui avait à peu près le mécanisme d'une grue. En 1544 on installa sur les quais une nouvelle grue fixe, maniée par trois ou quatre hommes, spécialement déstinée à décharger des navires apportant des barriques de vin ; un nouveau quai fut également bâti pour ces mêmes navires.

Cette première moitié du XVIe siècle fut pour Anvers une période de splendeur commerciale. Du monde entier, surtout d'Allemagne, d'Italie, d'Angleterre, d'Espagne, nous arrivaient des cargaisons diverses et l'Escaut voyait voguer sur ses flots jusqu'à 182,500 navires par an !

Hélas, cela ne dura guère. Il y eut d'abord plusieurs catastrophes: des crues insolites de l'Escaut et des inondations qui détruisirent les quais, emportèrent des maisons, engloutirent l'île de Saftingen et causèrent des dommages énormes.

Puis vinrent les querelles de religion ; les provinces du Nord conquirent leur indépendance et, comme Anvers était encore aux

espagnols, elles voulurent la ruiner en pourchassant les navires qui remontaient le fleuve.

Dès lors l'Escaut ne transporta plus de bâtiments de commerce mais devint le théâtre d'une guerre meurtrière; les gueux faisaient des expéditions jusque devant la ville; deux flottes espagnoles furent envoyées contre eux, mais ne purent les battre. Enfin les espagnols se retirèrent d'Anvers et la flotte du Prince d'Orange mouilla dans le port.

Farnèse vint alors assiéger la ville par le fleuve. En amont et en aval d'Anvers, il barra l'Escaut au moyen de ponts de bateaux, ressemblant fort à ceux que le génie construit maintenant. Les anversois firent tout ce qu'ils purent pour détruire ces ponts, envoyant contre eux des brûlots ainsi que des navires chargés de poudre et devant faire explosion à un moment déterminé. Il y eut beaucoup de dégâts et beaucoup de morts, mais les ponts ne furent pas détruits et la ville se rendit.

Dans ces conditions naturellement la navigation sur l'Escaut ne présentait plus aucune sécurité et les navires marchands ne s'y risquaient pas. Le commerce languissait et le coup de grâce lui fut donné en 1648 par le traité de Munster, qui déclara l'Escaut définitivement fermé.

Plusieurs moyens furent tentés pour remédier à cette situation désespérée ; on avait même commencé à creuser un canal qui devait relier l'Escaut au Rhin, mais les Hollandais intervinrent à main armée et empêchèrent la continuation des travaux.

Pendant de longues années Anvers fut privée de toute communication avec la mer et l'on ne vit dans l'Escaut, en fait de grands navires, que la flotte française qui y mouilla pendant la guerre de la succession d'Espagne.

Enfin on eut quelque espoir lorsque Joseph II monta sur le trône; l'empereur avait formellement déclaré qu'il ferait ouvrir l'Escaut. Les Hollandais n'y prirent garde et capturèrent plusieurs navires qui essayaient d'entrer dans le fleuve. Joseph II prit une attitude menaçante et l'on pouvait croire qu'une guerre allait éclater à propos de cette question de l'Escaut; mais la France intervint et une convention fut signée à Fontainebleau. Anvers était encore une fois sacrifiée, l'Escaut restait fermé.

Mais quelques années plus tard l'Europe entière fut bouleversée par la révolution française. Les français arrivèrent à Anvers en 1792 et le 19 novembre un décret de la Convention déclara l'Escaut ouvert. Une escadre française quitta Dunkerque et remonta l'Escaut; on organisa de grandes fêtes en son honneur. Les hollandais réclamèrent mais ils durent signer à 's Gravenhage un traité disant que l'Escaut appartiendrait autant à la république française qu'à la république batave. Malgré tout ils continuèrent à barrer le fleuve à Flessingue ; ils ne cédèrent que lorsque les français se préparèrent à prendre des mesures énergiques.

Le 16 avril 1796, la population d'Anvers, accourue toute entière au port, vit arriver dans la rade quatre navires venant de Hambourg, qui furent salués par d'interminables acclamations.

Après avoir été fermé pendant un siècle et demi, l'Escaut était libre! Dès lors on vit renaître la prospérité d'Anvers et les événements du consulat et de l'empire, aussi bien que la révolution de 1830, ne purent que l'arrêter un moment sans la détruire.

Bonaparte avait compris quels avantages il pourrait tirer de la situation d'Anvers, et quoiqu'il eût surtout pour but d'en faire un port militaire, „ un pistolet chargé braqué sur le cœur de l'Angleterre ", les travaux qu'il fit exécuter tout le long de l'Escaut furent la base des installations grâce auxquelles Anvers devint plus tard un des premiers ports commerciaux du monde.

Il fit hausser les quais, qui devinrent les quais Van Dyck et Jordaens; il fonda le service du pilotage et fit reconstituer la nation des *Veergasten*, chargés des manutentions des marchandises. Le 7 décembre 1802 s'ouvrit, dans une des salles de la Bourse, une école de navigation. Enfin il fit construire des bassins.

Le gouvernement français avait déjà eu cette idée quelques années auparavant; un décret avait même paru en 1797, ordonnant la construction de deux bassins à Anvers, mais, au milieu de l'agitation du Directoire, on n'y songea plus. Bonaparte reprit le projet et le fit mettre à exécution, en même temps qu'il faisait construire, au Sud de la ville, un immense arsenal maritime et qu'il continuait à améliorer les quais.

Pour construire les bassins il fallut démolir tout un quartier,

Boerenkwartier (1), et les terrassiers ne purent se mettre à l'œuvre qu'en 1804. La première pierre des murs de quai fut posée le 22 juin 1809 et le 18 décembre 1810 l'eau put entrer dans les bassins ; ceux-ci étaient d'ailleurs encore loin d'être achevés.

Entretemps l'Escaut était de nouveau le théâtre d'importants évènements militaires. En 1804 partit d'Anvers une flotte de 52 navires, au moyen de laquelle Bonaparte tenta son fameux coup de main contre l'Angleterre ; la tentative échoua malgré la vaillance des marins et surtout des matelots anversois de la *Ville d'Anvers*, qui firent des prodiges de valeur.

En 1809 une imposante flotte anglaise, composée de près de 300 navires, remonta l'Escaut jusqu'à Bath, mais, pour diverses causes qu'il serait trop long d'exposer ici, s'en retourna comme elle était venue.

Tout cela nuisait naturellement beaucoup au commerce renaissant et la situation devint plus critique encore lorsque fut déclaré le blocus continental. De nouveau on conçut le projet de réunir Anvers au Rhin, par un canal, mais pas plus que la première fois, le projet ne fut exécuté.

Les choses s'améliorèrent sous la domination hollandaise. En 1816, le gouvernement céda les deux bassins existants à la ville, qui aussitôt se mit à les achever et put les livrer définitivement au commerce six ans plus tard. On construisit des quais aux canaux intérieurs et l'on acheva aussi les quais du fleuve, qui furent en état vers 1822 ; on les planta d'arbres et ils reçurent les noms qu'ils portent encore : quais Van Dyck, Jordaens, Van Metteren et Taverniers.

Les nations se développèrent rapidement et en 1816 on nomma un fonctionnaire appelé *waterschout* (2), chargé de la police et de la surveillance du port.

Enfin apparurent les bateaux à vapeur, qui devaient donner un nouveau regain au commerce.

Le premier steamer qui remonta l'Escaut fut le *Prins Van Oranje*, venant de Rotterdam, en 1817. Dix ans plus tard un ser-

(1) Quartier des paysans.
(2) Commissaire maritime.

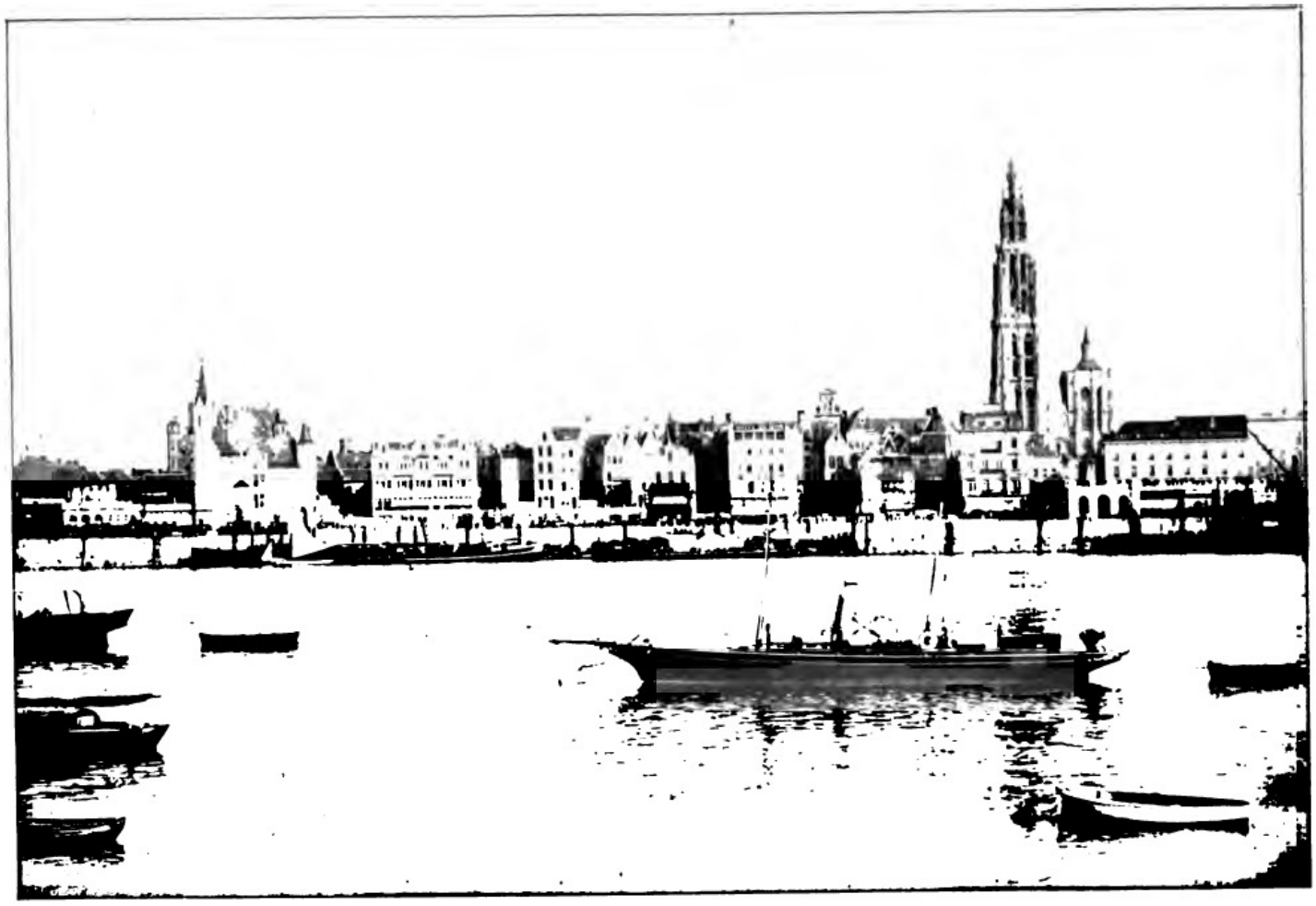
vice de passage fut organisé entre les deux rives du fleuve au moyen d'un, puis de deux bateaux à vapeur ; en même temps fut créée une deuxième ligne régulière de steamers entre Anvers et Rotterdam.

Vint la révolution de 1830 ; une flotte hollandaise mouilla devant Anvers et de nouveau l'Escaut était fermé. Nous n'avons point à rappeler ici les terribles événements de cette période, le bombardement de la ville, l'explosion de la canonnière de Van Speyck, qui tua plus de quarante hommes, l'incendie des navires hollandais enfermés par la flotte française.

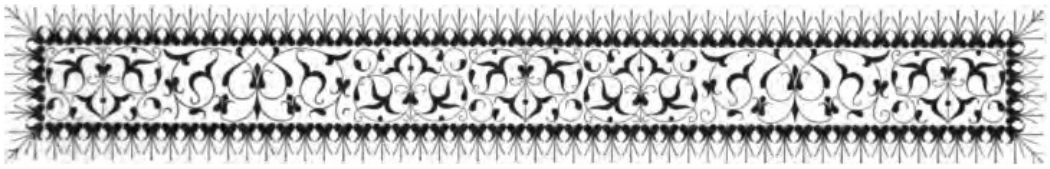
En 1832 la paix règna de nouveau sur le pays et jusqu'à nos jours elle ne fut plus troublée. Cependant un dernier obstacle entravait la navigation de l'Escaut: le péage que les hollandais avaient le droit d'exiger de tout batiment remontant le fleuve ; cet obstacle fut écarté lorsque, en 1863, les Chambres décidèrent de racheter le péage.

Enfin donc l'Escaut était complètement libre. Le commerce prit un essor admirable, Anvers retrouva et dépassa son ancienne splendeur, ses installations maritimes se perfectionnèrent avec une rapidité inouie et formèrent le port magnifique que nous allons visiter en détail.

Monument de l'affranchissement de l'Escaut.



ANVERS, VUE PRISE DE LA RIVE GAUCHE.



II.

LE PORT D'ANVERS.

Le vieux Scaldis — La position d'Anvers — Voies navigables et voies ferrées — Quais, hangars, grues et gares — Les bassins — Quelques chiffres Lignes régulières — La reine de l'Escaut.

Que de poètes ont chanté l'Escaut en hymnes vibrants d'enthousiasme, que de musiciens l'ont célébré en larges et divins accords, que de chefs-d'œuvre le personnifient, colosse déversant ses flots puissants à travers les belles contrées de Flandre, source éternelle de prospérité et de richesse !

Il est des fleuves immenses, auprès desquels l'Escaut ne semble qu'un ruisseau, bordés de luxuriantes forêts vierges, de rocs abruptes, coupés de récifs ou de bouillonnantes chutes, qui offrent le grandiose spectacle de la nature sauvage et qui frappent de stupeur et de crainte l'homme, un pygmée au milieu de cette création dont pourtant il est le roi ; mais combien impressionnant aussi, inspirant non pas la crainte mais un sentiment de légitime orgueil, est le spectacle du vieux Scaldis, traversant des contrées dont l'histoire fut glorieuse, bordé de riantes prairies, de gras pâturages, sillonné de gigantesques navires, vrais géants de la mer, qui apportent de tous les coins du monde les produits les plus divers, les plus rares et les plus communs, les plus précieux et les plus ordinaires.

Car sur la rive de l'Escaut s'est élevée une ville superbe, une

cité internationale où l'on entend à la fois parler toutes les langues, où ces navires viennent déposer les immenses quantités de marchandises qu'ils récèlent dans leurs flancs, pour en emporter d'autres, où le commerce a établi un de ses centres, points isolés sur le globe qu'il choisit pour pouvoir rayonner en tous sens.

Et l'on voit, chose curieuse, la petite Belgique, infime entre ses tout puissants voisins, posséder un des plus beaux ports du monde entier : le port d'Anvers.

Comment ce qui fut autrefois un bourg misérable, une agglomération de maisonnettes au milieu des marais, a-t-il pu devenir une ville magnifique, s'étendant encore et toujours, d'une prospérité sans cesse croissante, fière de son titre de « métropole des arts et du commerce » qui vaut celui de toutes les capitales ?

Uniquement par sa situation exceptionnellement avantageuse et par le développement constant, le perfectionnement continu de ses installations maritimes, qui lui créent une position privilégiée parmi les ports du Continent.

Les navires du plus fort tonnage peuvent remonter l'Escaut jusqu'à Anvers et accoster à ses quais sans danger et sans allègement. Ils y trouvent une des rades les mieux protégées qui existent et peuvent y charger et décharger en toute sécurité.

Le port d'Anvers est un centre, disions-nous ; un réseau compact de canaux et de voies ferrées le mettent en effet en communication directe avec l'Europe centrale, dont il est ainsi le port le plus facilement accessible.

Des voies navigables relient Anvers à la Meuse hollandaise et aux canaux du Sud de la Hollande, à la Meuse Belge ; elles la mettent en communication avec la Sambre, avec le bassin de Charleroi, avec tous les canaux et cours d'eau du Nord de la France, avec les canaux de toute la Belgique.

D'autre part un réseau très complet de voies ferrées met le port d'Anvers en relations directes avec toute la Belgique, la Hollande, le centre de l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, le nord et l'est de la France.

Pour le nord et l'est de la France, l'Alsace Lorraine, la Suisse, il peut faire la concurrence aux ports français.

Il est plus rapproché d'une grande partie de l'Allemagne,

que les ports hollandais et les ports allemands eux-mêmes.

Par le percement du Saint Gothard, Anvers est en ce moment plus rapproché du nord de l'Italie que n'importe quel autre port européen et gardera ce privilége même si la France perce le tunnel du Simplon, comme elle en a le projet. Le trajet d'Anvers à Brindisi est plus court et moins coûteux que de n'importe quel autre port du nord de l'Europe à Brindisi, ce qui attire naturellement à Anvers la plus grande partie du trafic anglo-indien.

Mais il ne suffit pas qu'un port soit favorablement situé et qu'il soit le point de départ de nombreuses voies de communication. Il faut encore qu'il soit bien outillé, que ses installations soient complètes et à la hauteur des progrès du temps.

Sous ce rapport aussi Anvers peut revendiquer une des toutes premières places.

Ses quais de rivière s'étendent actuellement sur une longueur de 3500 m. et en l'année 1900 ils mesureront 5500 mètres ! Le mouillage au pied des murs de quai est de 8 mètres à marée basse.

Les quais sont couverts sur toute leur longueur de spacieux hangars d'une superficie totale de 98500 mètres carrés et d'une largeur de près de cent mètres.

Le chargement et le déchargement se fait au moyen de grues hydrauliques, — il y en a plus de quatre vingts — qui ont une puissance allant de 1500 à 2000 kilogr. Ces grues sont alimentées par l'eau refoulée par une usine hydraulique dans une canalisation longeant les quais et logeant dans un tunnel ménagé dans la maçonnerie.

Les quais sont desservis par de nombreuses voies ferrées, mesurant près de 24000 mètres. Il faut y ajouter les voies ferrées des bassins, qui comportent environ 49000 mètres. Toutes ces voies aboutissent aux deux gares Anvers-Bassins, à la gare aux bois, à la gare du quai du Rhin ou à la gare Anvers-Sud.

Les quatre premières gares atteignent une superficie de 50 hectares ; elles sont éclairées à l'électricité et sont pourvues de tous les engins nécessaires. On peut y garer à la fois plus de 7000 wagons, en laissant les voies principales libres.

Quant à la gare Anvers-Sud, qui dessert les trois premières sections des quais, elle verra son trafic considérablement augmenté,

lorsque sera construite au Sud la nouvelle section de 2000 mètres de quais.

Mais ce qui place le port d'Anvers au premier rang, ce sont ses bassins, si pratiques, si étendus, si bien compris, si admirablement installés. Œuvre gigantesque, devant laquelle on reste stupéfait, qui a coûté des années et des années de travail, qui a englouti des sommes énormes, mais qui porte ses fruits maintenant et qui soutient victorieusement la comparaison avec tout ce qui a été accompli dans ce genre.

Voyez les huit grands bassins du Nord, le Grand Bassin, le petit Bassin, le Bassin Kattendyk, le Bassin aux Bois, le Bassin de la Campine, le Bassin Asia, le Bassin Lefebvre et le Bassin America, couvrant plus de 61 hectares et ayant un développement de murs de quai de 10760 mètres.

Voyez ces énormes quantités de marchandises déposées sous des hangars couvrant 126500 m² et sur les grands terrains mis à la disposition du commerce.

Voyez l'outillage complet, les 54 grues, la grande bigue de 120 tonnes, le *Kolentip* (1), qui soulève des wagons de 25 tonnes, les vastes installations du bassin America, spécialement affecté au trafic des pétroles, etc.

Voyez les trois bassins de batelage, au sud de la ville, ayant une superficie de plus de quatre hectares.

Voyez les six cales sèches, qui peuvent recevoir jusqu'à des navires de 159 mètres de longueur sur 24 m. 80 de largeur.

Que de choses encore, toutes remarquables : l'énorme Entrepot Royal, les magasins à grains et à guano, le service de remorquage, le service de dragages, l'organisation si curieuse des « nations, » indispensables presque pour les diverses manutentions, tant d'autres points encore, dont nous ne pouvons toucher qu'un mot ici, mais que nous reprendrons en détail plus loin dans la « promenade écrite » que nous nous proposons de faire tout le long des quais et bassins.

Le succès a répondu aux efforts incessants qui ont été mis en œuvre pour perfectionner le port d'Anvers.

---

(1) Elévateur à charbons.

Le tonnage des navires de mer à l'entrée du port d'Anvers qui en 1816 n'était que de 128.800 tonnes, dépasse maintenant 6.000.000 de tonnes. Chose curieuse à noter, c'est que depuis vingt-cinq ans le nombre total des navires de mer entrés dans le port d'Anvers est resté à peu près stationnaire, tandis que le tonnage est plus que quintuplé. Cela tient évidemment à ce que les voiliers ont presque entièrement été remplacés par des steamers, d'un tonnage beaucoup plus fort.

Le port d'Anvers est en relations commerciales surtout avec l'Angleterre, l'Allemagne, la Baltique, la Suède, la Norwège, le Portugal, les bassins de la Méditerranée et de la Mer Noire, les Etats-Unis, l'Amérique du Sud et les Indes Anglaises.

Une soixantaine de lignes régulières ont leurs places fixes aux quais et aux bassins.

Le poids total des marchandises à l'arrivée et à l'expédition aux gares d'Anvers-Bassins a été quadruplé dans le dernier quart de siècle.

Ces superbes résultats permettent de prédire un avenir plus brillant encore ; l'activité du port croîtra toujours, de nouveaux perfectionnements seront apportés et Anvers deviendra plus grande, son renom se répandra partout de plus en plus, car le port est la force vive de la ville, c'est le cœur qui bat, c'est quelque monstrueuse machine aux innombrables rouages qui produit encore et toujours non seulement pour Anvers même, mais pour la Belgique entière, où tout doit fatalement converger vers le seul grand port du pays, de même que de ce port tout rayonne sur la Belgique.

Anvers, la reine de l'Escaut, est fière de son port ; elle est fière du tribut d'admiration que lui paient toutes les nations en y envoyant leurs navires et en la reconnaissant comme une des plus grandes cités commerciales de l'univers.

Dans la mature.

La Rade, les Transatlantiques, quai du Rhin.

III.

DANS L'AVENIR.

S'arrêter c'est reculer, a dit, nous ne savons plus quel sage, et cette maxime est vraie surtout pour un port de mer. Les machines se perfectionnent sans cesse, les steamers deviennent de plus en plus énormes, la hâte qui règne sur cet immense trafic par mer devient de plus en plus fébrile, il faut à tout prix gagner un jour, une heure ; tout se transforme, tout change, tout avance en ce temps ci, qui est comme l'épanouissement magnifique d'un siècle commencé dans le sang.

Or, il faut marcher avec le progrès sous peine de disparaître : un port doit lui aussi se transformer, se perfectionner sans trève. C'est ce qu'a compris Anvers, qui, sans s'occuper des concurrences mesquines qu'on essaie de lui opposer, sans se laisser décourager par le mauvais vouloir de quelques jaloux, n'a qu'un but, qu'un idéal : améliorer ses installations maritimes, cette force vive de la cité.

Anvers a souvent et cruellement été frappée; combien de fois les guerres civiles, les révoltes, les pillages, les invasions, ne l'ont-ils pas atteinte en pleine prospérité, détruisant tout, saccagant tout, ruinant le commerce et arrêtant la navigation !

Combien de fois n'a-t-on pas pu croire qu'elle était tombée pour toujours, qu'elle était définitivement abattue, qu'elle resterait une ville morte comme Bruges !

Mais, tel le flexible roseau que la tempête courbe sans le

briser, tel le commerce anversois s'est relevé chaque fois, plus fier encore, plus grand, plus florissant qu'auparavant.

Le dernier coup qui le frappa fut terrible : la fermeture de l'Escaut par l'inique traité de Munster. Mais lorsque les français mirent fin à cette criante injustice, lorsque furent passées les années de troubles de la révolution et de l'empire, quelle renaissance, quel irrésistible essor vers le progrès, vers la prospérité !

Anvers s'est merveilleusement développée en ce siècle, qui mieux que n'importe quel autre mérite le nom de Grand Siècle.

La ville s'est étendue de tous côtés ; vers le Sud et vers l'Est elle touche déjà à l'enceinte fortifiée, qu'elle rompra quelque jour, comme un fleuve impétueux rompt les digues qui veulent l'enfermer dans un lit trop étroit.

Vers le Nord ce sont les bassins qui s'étendent peu à peu et qui forcément devront prendre une expansion plus grande encore car la place commence à y manquer, de même d'ailleurs qu'aux quais du fleuve.

Les navires de toutes nationalités se pressent pour venir charger et décharger dans ce port dont la situation est unique, grâce à sa position exceptionnelle sur l'Escaut, à ses communications faciles et rapides avec l'Europe toute entière, grâce aussi à la sécurité complète qu'il présente et à l'outillage parfait dont il dispose.

Qu'on parcoure la liste des lignes qui ont leur point terminus à Anvers — nous publions cette liste plus loin — et l'on verra qu'il n'est pas une partie de la grande Amérique qui ne soit en relations directes avec Anvers, que sans cesse des navires remontent l'Escaut venant de tous les ports d'Europe, que les colonies aussi bien que les empires d'Asie nous envoient de ces énormes steamers que nous voyons à quai, que des lignes régulières nous relient à l'Afrique, ce continent si longtemps mystérieux mais où maintenant pénètre de tous côtés la civilisation triomphante.

D'autre lignes s'établiront certes encore à Anvers, où la place manque en ce moment, lorsque les nouveaux quais seront construits.

Deux mille mètres de nouveaux quais seront livrés prochainement à l'exploitation, au Sud, et sans aucun doute ils seront rapidement occupés.

Le mouvement du port, si intense déjà, sera plus grand encore.

Et ce n'est pas tout : on peut prévoir qu'un jour il faudra de nouveaux bassins communiquant directement avec le fleuve, où s'entasseront les navires comme ils s'entassent dans les bassins actuels, où seront manipulées d'énormes quantités de marchandises, pour lesquelles il faudra donc doubler, tripler peut être les services existants.

Quelle belle perspective pour tous ceux qui directement ou indirectement vivent du port, c'est à dire presque tout Anvers.

Des travaux pratiques, à l'étude déjà, amélioreront le régime du fleuve, excellent maintenant puisque les plus grands steamers du monde entier entrent et sortent sans la moindre difficulté, mais qui peut être rendu meilleur encore.

Enfin la logique même dit qu'un jour Anvers devra empiéter sur la rive gauche, comme l'ont fait toutes les grandes villes situées sur un grand fleuve.

Jusqu'ici il n'y a là que quelques petits chantiers de réparation et le hameau de Ste Anne, mais quelles ressources on y trouverait pour bâtir des quais, des bassins et faire ainsi d'Anvers non plus le deuxième ou le troisième, mais un des premiers ports du globe !

Car c'est là ce que rêvent non seulement les anversois qui aiment leur ville, mais tous les belges qui aiment leur pays ; c'est une gloire, en effet, pour un petit royaume comme le nôtre de posséder un port que lui envient bien des grandes puissances.

Tout cela se réalisera dans un avenir peut être lointain, mais cela se réalisera, car l'élan est donné et ce qui s'est fait dans les derniers temps laisse prévoir ce qu'on fera dans les temps futurs.

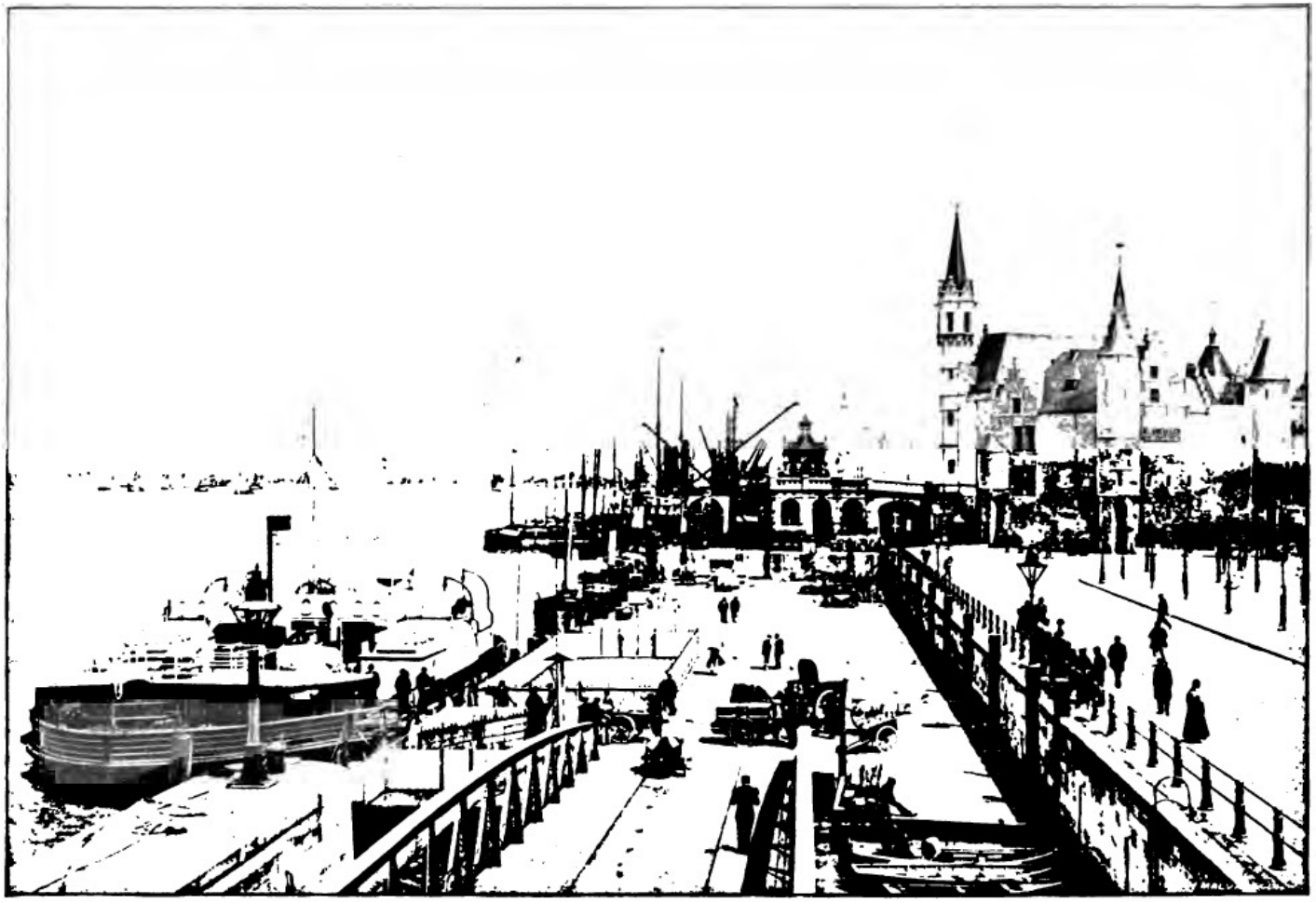
Plus encore qu'elle ne l'est déjà, Anvers deviendra une grande cité internationale ; plus encore qu'à présent, Anvers méritera son glorieux titre de " métropole des arts et du commerce "; plus encore, nous verrons les étrangers venir chez nous tenter la fortune commerciale, ce que d'aucuns regrettent et craignent peut être, mais ce qui prouve en tous cas combien est grand notre renom au delà de nos frontières.

Et ce ne sont point là des suppositions ni des affirmations gratuites : chaque année les statistiques constatent de sérieux et irréfutables progrès, qui iront sans cesse augmentant.

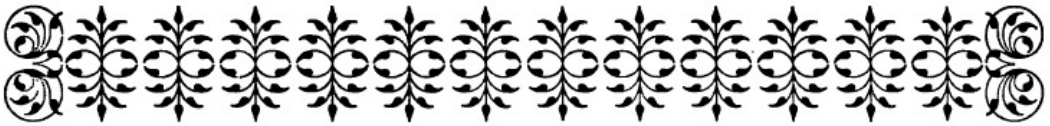
Longtemps on considéra comme un rêve de poête, comme un fruit d'une imagination exaltée, l'espoir de faire d'Anvers un des grands centres du monde, comme Londres par exemple.

A présent les esprits les plus calmes, les plus pratiques, commencent à considérer cet espoir comme fort réalisable et, à moins d'être de parti pris, nul ne peut plus nier que l'avenir se montre sous les plus brillantes couleurs pour le port d'Anvers.

Coin de Bassin.



Le Steen, la rade et l'embarcadère.



IV.

TOUT LE LONG DES QUAIS.

LES GAGNE-PETIT — L'EMBARCADÈRE — LE PROMENOIR
LA PORTE D'EAU — SOUS LES HANGARS — LES NATIONS
LES DÉPARTS POUR LE CONGO — LE DÉBARQUEMENT DES CHEVAUX — LES NOUVEAUX QUAIS
LE BASSIN DE BATELAGE — BATELIERS ET PÊCHEURS — AU MARCHÉ AUX POISSONS.

Nous ne pourrions choisir meilleur point de départ que la place du Steen, devant l'Escaut, là où s'éleva l'humble bourg qui plus tard devait devenir la métropole des arts et du commerce. Nous avons ainsi immédiatement devant nous deux installations intéressantes: l'embarcadère et les promenoirs. Pour voir le premier de plus près, traversons la petite place plantée d'arbres... Quelques femmes se précipitent vers nous.

Kortje ver den overzetter, meneer ? (1) insistent-elles.

C'est là une des mille variétés du genre gagne-petit; ces braves femmes achètent, à six centimes pièce, des tickets pour le bateau de passage, qu'elles revendent huit centimes. Pour deux centimes vous évitez donc une station parfois fort longue au guichet.

A peine nous sommes nous débarrassés des solliciteuses, que quelques jeunes gaillards s'avancent, nous offrant une petite promenade sur l'eau, à des prix modiques. Des types curieux, ces bateliers, les *bootjesroeiers* comme on les appelle à Anvers, dont vous voyez les barquettes attachées sous le pont qui mène à l'embarcadère.

(1) Un ticket pour le bateau de passage, monsieur ?

Ils se dispersent en hiver, s'en vont on ne sait où, mais dès le retour du printemps on les voit reparaître, avec leur casquette enfoncée dans le cou, le tricot bleu serrant la robuste poitrine, le pantalon étroit au genou, large au bas ; assis sur le garde-fou du quai ou sur le quai même, ils forment un groupe original en ce coin qui est devenu le leur, ou bien ils dorment au soleil, étendus dans leurs barquettes, ou bien encore, lorsque passe quelque steamer, ils se mettent dans son sillage pour être ballottés par les vagues et se donner l'illusion d'être en mer, tout en restant dans l'Escaut si calme!...

Sur le ponton du Steen.

Descendons et nous voici sur l'embarcadère, qui est un ponton flottant, haussant et baissant avec la marée. C'est d'ici que partent les deux vapeurs qui font le service de passage entre les deux rives, ainsi que les lignes qui relient Anvers aux diverses localités situées en aval de la ville.

Le passâge entre Anvers et le bourg Tête de Flandre, qui se trouve sur l'autre rive, est fort animé, non seulement par les anversois qui peuvent, rien qu'en traversant le fleuve, c'est à dire en cinq minutes, se trouver en pleine campagne, mais aussi par les paysans flamands qui viennent vendre en ville leurs légumes et leur lait. Parfois les braves campagnards ont la désagréable surprise, en débarquant, de se trouver nez à nez avec un agent de police muni d'un inexorable pèse-lait ! Pas moyen d'échapper à l'amende si la marchandise a été baptisée ! La fâcheuse nouvelle se répand d'ailleurs vite sur l'autre rive et bientôt on ne voit plus débarquer que ceux qui ont le lait et la conscience purs !

Au même endroit abordent les navires qui font des excursions sur le fleuve et certains dimanches d'été, l'embarcadère présente un spectacle des plus mouvementés, avec ses familles de braves bourgeois, chargés de provisions pour toute une journée, heureux de s'embarquer, de s'en aller flotter sur l'eau, laissant à terre tous les

Le Bâteau de passage.

soucis de la semaine. Et le retour, le soir, lorsqu'ils reviennent fatigués, fourbus, glacés — car même en été il y a souvent une brise un peu frisquette sur le fleuve — mais contents tout de même, conservant avec un soin religieux les fleurs des champs qu'ils ont cueillies là-bas, près du village où ils ont atterri !

Revenons sur nos pas et grimpons la pente qui mène au promenoir Sud, identique à celui qui se trouve de l'autre côté, le promenoir Nord. Du haut de ces magnifiques terrasses suspendues on jouit d'une vue superbe ; on embrasse de là tout le coude du fleuve sur lequel est située la ville ; tout le long des quais on voit se profiler les énormes steamers, à bord desquels règne une activité intense, dont les mâtures et cordages semblent s'embrouiller au loin et ne plus former qu'un inextricable nœud gordien. Au deuxième plan, l'Escaut coule ses eaux, presque toujours calmes, mais qui parfois cependant se mettent brusquement en colère et mugissent et écument, telles les vagues d'une mer ! C'est là l'exception heureusement et c'est un paysage le plus souvent tranquille qui a pour fond la rive gauche avec son pittoresque bourg de la Tête de

Flandre, ses garages de sociétés nautiques, ses deux grands « établissements de plaisance » et, de chaque côté, ses plates prairies vertes.

Vers la gauche, de nombreux bateaux d'intérieur sillonnent le fleuve ; l'on observe parfois de ce côté de magnifiques couchers de soleil, quand l'astre déjà se plonge dans les eaux, mais que le ciel est tout en flammes encore et que les vaguelettes de l'Escaut réflètent mille et mille fois ces jets d'un rouge sanglant.

Vers la droite on aperçoit le Steen, l'autre promenoir, la tourelle du pilotage, puis brusquement le fleuve fait un coude, pour se replier une fois encore et, au dessus de la langue de terre qu'il vient d'enserrer, on le voit couler, au loin, l'on reconnaît même les navires qui arrivent, bien avant leur entrée dans le port. Aussi tous ceux qui attendent impatiemment un parent, un ami venant de la mer, sont là, sur le promenoir, longtemps avant l'heure annoncée, pour jouir plus tôt du bonheur d'apercevoir le navire qui ramène l'être cher. Et celui qui presque toujours profite le plus de cette joie, c'est le vieux brave qui a installé dans un coin quelques paires de jumelles et un télescope rouillé, à l'usage de tout le monde. *On paie ce que vous voulez*, dit une pancarte pendue au télescope et pour le même argent le bonhomme vous donne toutes explications, car, à force d'être là, il a étudié à fond tous les navires qui fréquentent le port et il les reconnaît de loin à quelque détail que d'autres n'auraient peut-être jamais remarqué.

Montée du promenoir sud.

La terrasse Sud est une des promenades favorites de l'anversois et l'on y voit se mêler un peu toutes les classes. Gentes dames

et galants cavaliers s'y donnent rendez-vous dans la belle saison, pendant que sur les bancs de vieux miséreux regardent couler l'eau, sans faire attention au caquetage continu de leurs voisines, bonnes d'enfants et plantureuses nourrices.

Quittons maintenant le promenoir, mais avant de descendre l'escalier, regardons un moment la Porte d'Eau, qui se trouve devant nous, Canal St-Jean.

C'est une grande porte ayant la forme d'un arc de triomphe et qui en est un en effet, que le magistrat d'Anvers éleva, le 15 Avril 1624, en l'honneur de Philippe IV, roi d'Espagne, qui pourtant n'avait rien fait de bien saillant. C'est Rubens lui même qui a conçu le dessin du monument, proprement appelé Porte Royale, *Porta Regia.* Sur la face du côté du fleuve, on remarque un grand Scaldis, laissant couler ses eaux d'une urne et tenant une corne d'abondance; de l'autre côté, deux lions debout soutiennent l'écusson d'Espagne. Des inscriptions latines rappellent les hauts faits de Philippe IV et donnent les noms des magistrats anversois de l'époque.

Le Scaldis de la Porte d'Eau.

Et maintenant, entrons sous les hangars.

Quel curieux spectacle offrent ces lieux où viennent s'accumuler les marchandises que nous envoie le monde entier. Ce sont de hautes piles de sacs de grains ou de sucre, d'imposantes forteresses bâties au moyen de balles de coton et de café, des constructions bizarres et d'une architecture stupéfiante parfois, faites de caisses de toutes dimensions, des remparts de fruits emballés dans des nattes, des tas de poutrelles et mille et mille autres choses.

Et le décor change constamment, car sans relâche les piles sont entamées ou grossies par les marchandises qu'y viennent enlever ou ajouter les interminables files de wagons circulant toute la journée le long des quais ou bien les grands chariots bas de nos nations, attelés de ces puissants chevaux, qui sont une curiosité de la ville ; lourds, mais non disgracieux, grands, mais non disproportionnés, la tête intelligente, l'œil brillant, la large croupe reluisante, la forte queue fouettant des jarrets de fer, on les voit, vers le soir, revenir du port, par couples, sans leur chariot, fatigués mais non abattus, le charretier assis à l'amazone sur le dos de sa bête, fumant sa pipe, las d'une journée de travail, lui aussi.

Ces nations, des corporations dont l'origine est fort ancienne, conservent encore de vieilles coutumes et traditions des plus curieuses. Elles sont les intermédiaires auxquels on s'adresse généralement pour la manutention des marchandises, c'est à dire pour le débarquement, le chargement sur wagon ou chariot, le camionnage, la mise en magasin, etc.

Chevaux et charretier.

Chaque nation comprend un nombre limité de membres actionnaires *(natiebazen)* qui autrefois travaillaient eux-mêmes, mais qui maintenant surveillent chacun une des brigades d'ouvriers *(natiegasten)*. Dans certaines corporations cependant les membres font la besogne eux-mêmes, chez les mesureurs et peseurs, les porteurs de sacs, par exemple, mais ce ne sont là en vérité que des associations d'ouvriers.

Il y a à Anvers une cinquantaine de nations ayant en moyenne une trentaine de *bazen* chacune. Les parts de membre se transmettent par héritage ou se vendent de la main à la main. Pour les

grandes nations, chacune de ces parts vaut jusqu'à 25.000 frs ; celles-là travaillent avec un capital fort important et ont un très grand matériel : on en cite une qui possède 40 chevaux, 100 chariots et 600 bâches.

Les membres nomment entr'eux un doyen, qui a la haute direction de tout, partage la besogne et préside les assemblées; il est aidé par une commission de cinq membres. On nomme également un sous-doyen, qui fait la comptabilité et traite les affaires en Bourse.

Chaque matin, tous les *bazen* se réunissent au local de la nation et le doyen distribue la besogne ; chacun se rend alors avec sa brigade d'ouvriers à l'endroit désigné, pour y exécuter le travail indiqué et, la chose faite, rentre au local, où, par écrit, il rend compte de sa journée.

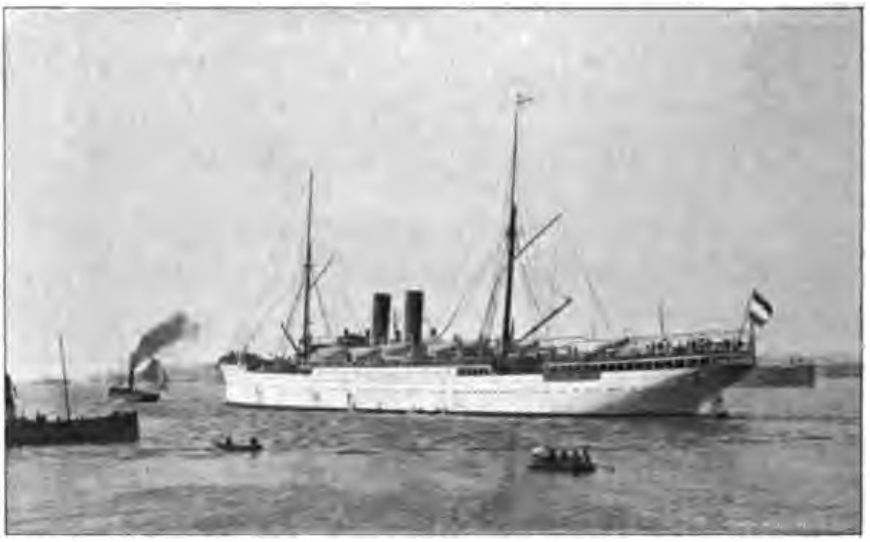
Les nations réalisent presque toutes de très beaux bénéfices, qui se partagent à la fin de chaque mois. Si cependant ces bénéfices dépassent de beaucoup la moyenne, on en prélève d'abord une somme pour la caisse de réserve; si certains mois les affaires ont été moins brillantes, on prend dans cette caisse de quoi constituer un bénéfice normal.

Chevaux de Nation.

Les règlements des nations sont fort sévères et des amendes parfois considérables punissent l'ivresse, les disputes, les négligences dans le travail, les retards, les absences; il est défendu aussi aux membres de rien révéler de l'administration intérieure de la nation, de sa situation financière ; si un membre attrait un de ses collègues en justice, il paie 200 fr. d'amende par jour qu'il maintient son assignation.

Telle est en quelques mots l'organisation de ces nations.

Mais nous venions d'entrer sous les hangars ; en avançant quelque peu vers le quai, nous nous trouvons à l'emplacement réservé aux steamers du *Norddeutscher Lloyd*, de vrais colosses marins, ceux là, qui parcourent le monde entier et qui.....



Steamer du Norddeutscher Lloyd.

— *Onderuit !* (1)..... nous crie une voix forte et nous n'avons que juste le temps de sauter de côté pour ne pas être renversés par un petit chariot chargé de caisses que pousse un vigoureux *natiegast*(2). Le steamer qui se trouve à quai charge des verreries en ce moment.

Regardons la manœuvre.

Trois caisses, liées par une forte corde, sont accrochées à la chaîne d'une grue ; celle-ci se met en mouvement, les caisses sont enlevées du quai, le bras de la grue tourne, suspend les caisses au dessus du navire et les dépose à volonté sur le pont ou dans la cale.

Tout cela se fait avec une rapidité et un ordre admirables ; lorsqu'on se trouve sur le quai, on voit souvent toute une enfilade de grues en plein travail, formant un ensemble aussi mouvementé

(1) Gare là dessous !
(2) Ouvrier de nation.

Un départ pour le Congo.

qu'original. Cette activité est d'ailleurs constante aux quais, entièrement occupés par les lignes régulières, où donc on charge et décharge sans arrêter, pas même la nuit.

Le 6 de chaque mois seulement l'aspect de ces quais du sud est complètement transformé par le départ d'un des bateaux qui font le service entre Anvers et le Congo.

Combien impressionnants et combien émotionnants sont ces départs! Sur le quai se presse une foule énorme ; pour mieux voir, on se hisse sur les piles de sacs, sur les caisses, sur les ballots. Foule aussi sur le pont du navire, que bariolent les uniformes d'officiers et les toilettes des dames ; de ci de là des petits groupes qui s'isolent : des parents entourant le fils, le frère, le fiancé qui va partir. On a eu de longs mois pour se familiariser avec l'idée de ce départ et déjà l'on pensait y être habitué, mais maintenant que le moment de la séparation est là, qu'il va falloir se quitter, on se sent le cœur étreint par une invincible et poignante émotion..... Et les femmes pleurent, et les hommes veulent être plus forts, ils essayent de plaisanter, mais leur rire sonne faux et leurs gestes brusques, saccadés, disent éloquemment combien ils ont de peine à refouler leurs larmes. Pour la centième fois, on se fait les dernières recommandations.

— Tu nous écriras dès ton arrivée à Las Palmas, n'est ce pas?

— Oui, oui.....

— Et lorsque tu seras là bas, tu nous tiendras au courant de tout ?

— Je vous le promets.

— Et prends bien toutes les précautions.....

Et puis on reste là, ne trouvant plus rien à se dire. Mais si les lèvres ne parlent pas, les yeux ont, pour ceux qui s'aiment, un langage particulier et ils disent des choses si tendrement mélancoliques et si doucement consolantes !

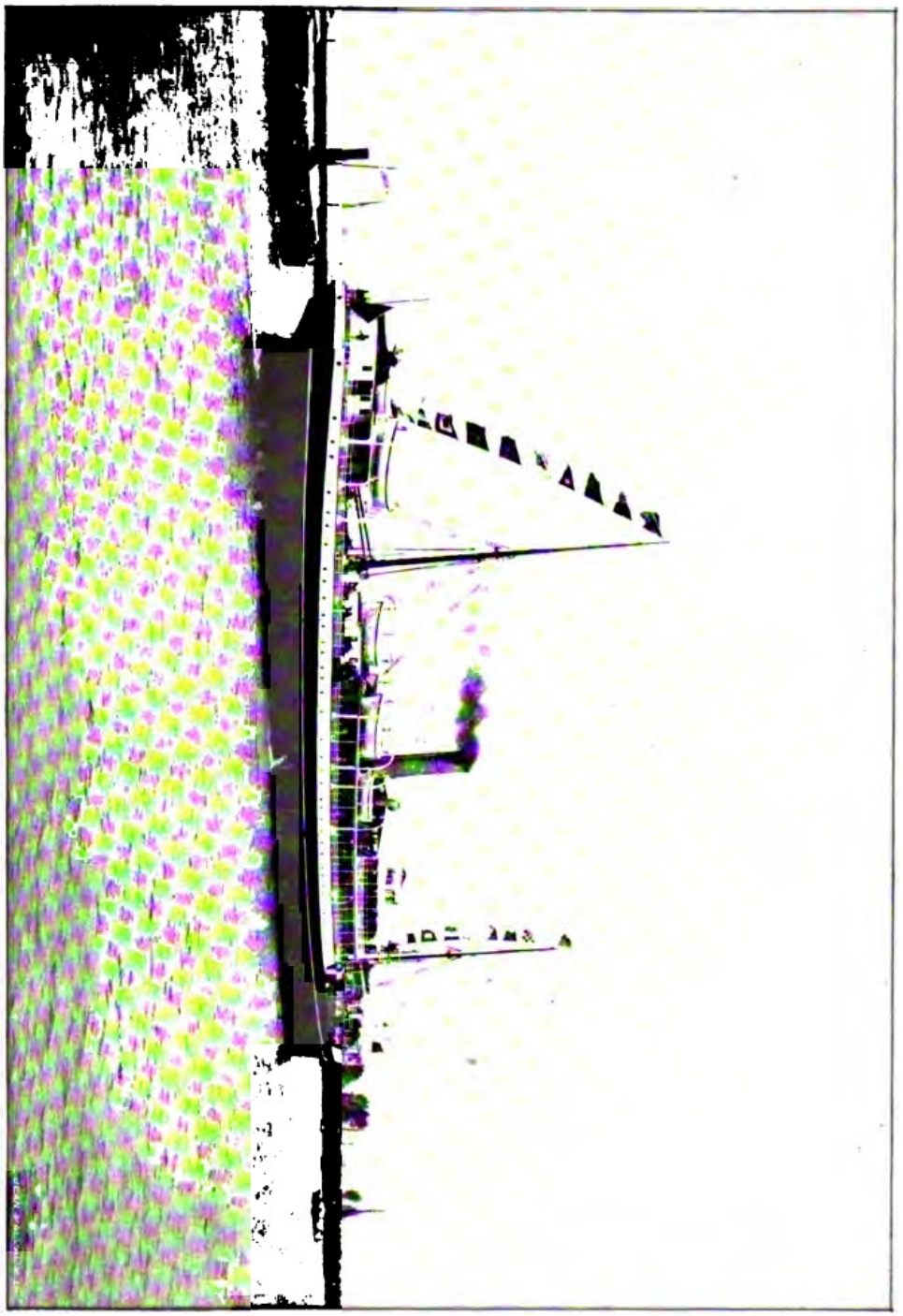
Un coup de cloche ! Tout le monde doit quitter le navire. Partout ce sont de longs baisers, des étreintes nerveuses.

— Allons, bonne chance.... bonne chance.... et bon retour!

— Merci.... merci. Adieu, père. Adieu, maman!.... Adieu!....

Les paroles s'arrêtent dans la gorge et les larmes jaillissent, irrésistibles cette fois.

Le capitaine et le pilote montent sur la dunette, donnent quel-



DÉPART DE L'ALBERTVILLE

Portant les invités à l'inauguration du Chemin de fer du Congo.

ques ordres brefs et lentement, majestueusement, le navire démarre,

salué par une double *Brabançonne* et par d'enthousiastes acclamations qui courent le long des quais et du promenoir. Les partants sont massés devant le bastingage, ils agitent mouchoirs et chapeaux, le vent rapporte un dernier cri d'adieu, puis les formes du navire s'estompent peu à peu, deviennent indécises, enfin l'on n'aperçoit plus guère au loin qu'un bout de mât où flotte le drapeau bleu étoilé d'or, que tant de jeunes courages s'en vont défendre là bas, au Pays Noir.

Et le mouvement du port, un moment comme interrompu, reprend ainsi qu'avant.

A côté même des bateaux du Congo, arrivent ou partent les grands transatlantiques qui font le service des Indes, de la Chine, du Cap, de l'Australie, de l'Amérique du Sud ; puis, tout au bout, les treize lignes reliant Anvers aux divers ports anglais, dont l'une, celle qui va à Harwich, appartient au Great Eastern Railway, et fait arriver un de ses bateaux à Anvers tous les matins vers 9 heures.

Un petit événement chaque fois, cette arrivée ; il y a toujours de nombreux voyageurs, dont plusieurs n'ont que le temps, après avoir ouvert leurs coffres et valises aux regards indiscrets de la douane, de sauter dans le train qui les attend sur le quai. Les autres sont sollicités de toutes parts par les commissionnaires et les cochers qui les conduiront en ville ; si le voyageur trahit sa nationalité anglaise par son costume, sa physionomie ou son langage, les sollicitations sont d'autant plus pressantes, car c'est une croyance profondément enracinée dans le petit peuple an-

Débarquement de chevaux.

versois, qu'un anglais qui voyage ne saurait être qu'un lord richissime.....

Régulièrement le bateau de Harwich nous amène des chevaux ; on les débarque au moyen d'un box mobile rembourré, que la grue enlève du pont et dépose sur le quai.

Parfois ce sont des pur sang qui arrivent ainsi, énervés par la traversée, refusant d'entrer dans le box, ruant et se cabrant. Le plus souvent ce sont de vieilles bêtes destinées à la boucherie, usées par un labeur écrasant, se soutenant à peine, qu'on est forcé de charger sur un chariot pour les conduire à l'Abattoir. A les voir, on dirait qu'elles comprennent que c'est leur étape dernière, mais elles n'ont pas un mouvement de révolte — en auraient-elles la force seulement ? — et dans leur grand œil doux de travailleurs las, il y a comme une lueur de résignation et peut-être de joie pour la délivrance proche.

Transport de vieux chevaux.

Nous voici arrivés tout au bout des quais sud, ou du moins à ce qui provisoirement est „ tout au bout ", car ces chantiers que nous voyons là bas sont ceux où l'on construit deux mille mètres de nouveaux murs de quai et les travaux avancent si bien, qu'il est presque certain que ces quais, nouvelle et magnifique extension du Port d'Anvers, pourront être inaugurés avec le XXme siècle.

En attendant qu'ils le soient, faisons demi tour et nous nous trouvons devant l'immense Bassin de batelage, spécialement construit là pour les bateaux d'intérieur ; il y en a de toutes formes et de toutes dimensions, grands bateaux plats et lourds, qui ont l'air de citadelles flottantes ; petites allèges débordant de marchandises, si bien qu'on se demande où diable peuvent bien loger le

batelier et sa famille, car il est presque de tradition dans la corporation des bateliers d'avoir toute une nichée d'enfants, que l'on voit courir pieds nus, sans la moindre frayeur, sur l'étroit rebord du bateau, folâtrer avec le chien sur le pont, ou, d'un air grave et entendu, aider la mère à pousser le gouvernail, pendant qu'à l'avant, le père, au moyen d'une longue gaffe, évite toute collision avec le quai.

Pauvres gens, dira-t-on. Eh, non ! Ces gens ne se plaignent pas, ils ont toujours vécu ainsi, ils sont nés sur l'eau, ils ont toujours mené cette existence curieuse du batelier, flottant jour et nuit sur les canaux et les rivières, n'ayant pour horizon que son bateau, ne percevant qu'un écho bien faible de tout ce qui se passe en dehors de cet étroit espace. Existence qui nous semblerait vide et obsédante, mais qui leur semble fort naturelle à eux et qui est si libre, si indépendante, qu'ils n'en voudraient sans doute pas changer.

A côté de leurs bateaux sont mouillées les chaloupes de pêche, vraies coquilles de noix voguant sur la grande bleue, montées par de vieux loups de mer, le bord du chapeau rabattu par derrière, la face couturée, les oreilles percées par des boucles d'argent, les grandes socques montant jusqu'au dessus des genoux; plus graves que les autres, ceux là, plus rudes que les marins d'eau douce, quelque chose de vague dans le regard, comme un reflet d'immensité.

C'est un curieux contraste de les entendre traiter et discuter avec les marchandes de moules qui, avec leurs charrettes et leurs sacs, viennent attendre la marée au quai même. Et quelles imprécations, quelle interminable kyrielle d'épithètes diverses accueillent les patrons de chaloupe qui déclarent en arrivant que tout le produit de la pèche était vendu d'avance à tel ou tel gros marchand ! Ah le gueux ! Ah le brigand ! Ah le bandit !..... Et allez donc, mesdames les poissonnières !

Un petit coin du Bassin de batelage est réservé à des bateaux en fer qui chargent continuellement une partie des détritus recueillis en ville par le service de la propreté publique et les transportent en Campine, où elles servent d'excellent engrais.

Sur une des rives du bassin, les maisons ont été construites dans le style 17me siècle ; l'ensemble est fort original et rappelle quelque rue du Vieil Anvers, bordant un des anciens canaux intérieurs.

BASSINS DE BATELAGE AU SUD.

De l'autre côté s'élève la massive Maison Hydraulique. C'est là que se trouvent les machines fournissant la force hydraulique aux grues, plaques tournantes, ponts etc., de toute la partie sud du port. Puissant moteur qui insuffle la vie à toutes ces matières inertes, qui est le cœur envoyant du sang vif et chaud dans les moindres organes du corps.

La maison Hydraulique.

En terminant le tour du bassin, nous débouchons au Marché au Poisson, un hall central d'où rayonnent 2 grandes et 2 petites allées bordées d'échoppes. Le vendredi matin surtout, jour maigre, l'animation est grande ici et les petits tableaux comiques abondent. Des échoppes bondées de poissons émergent de grosses mères, qui appellent le client, font le boniment pour leur marchandise " fraîche comme beurre", commencent une énorme lamentation sur la dureté des temps lorsqu'on trouve leurs prix trop élevés. Et ce sont d'interminables débats, avec force arguments, pour une différence de deux à trois centimes ! La marchande jette de hauts cris : *Mor, schoppeke lief !....*(*) jamais elle n'en rabattra ça !.... Elle change d'ailleurs d'avis dès que le client fait sérieusement mine de s'en aller....

Des hommes en casquette flanent entre les groupes, les mains dans les poches, s'amusant des menus incidents ; beaux types de paresseux qui trouvent bien plus digne d'un citoyen libre de se promener au soleil ou de discuter politique au cabaret du coin, que de s'abrutir à peiner comme une bête de somme !....

* * *

(*) Locution du terroir, qui, littéralement traduite, signifie : Mais mon petit agneau!

V.

VERS LE NORD.

Au Steen — Le promenoir nord — Sur les bancs — Amoroso
Les bouges a matelots
Les grands transatlantiques — Marins japonais
Le dock Marguerie — Coin des dormeurs
Le pilotage — A l'entrée des bassins — Marchande de fruits
La Red Star — Les élévateurs — Départs d'émigrants

Nous sommes donc revenus à notre point de départ et nous allons cette fois nous diriger vers le nord. Nous nous trouvons immédiatement devant le vieux Steen, un vestige du passage des Normands à Anvers.

Ce mot *Steen* signifiait autrefois château fort et la plupart des villes en avaient un. En 885, les Normands, passant par Anvers, y avaient, selon leur coutume, exercé de terribles ravages et bâti près de l'Escaut, une grande enceinte fortifiée dont le Steen est un reste.

Montée du promenoir nord au Steen.

De bonne heure cette forteresse ser-

vit de prison ; au moyen-âge déjà, on y enfermait les criminels. Charles Quint la fit reconstruire et agrandir en 1520, plus tard il y établit le tribunal d'inquisition. A cette époque, le Steen regorgeait constamment de prisonniers, des hérétiques, entassés dans les salles ou dans les souterrains. Que de drames se jouèrent là, que d'hommes y furent torturés et tués, combien y entrèrent dont on n'entendit plus jamais parler, combien périrent dans les flots, combien d'autres moururent de faim dans les trous profonds comme des oubliettes ! Et cela dura de longues années !

Enfin, lors de la révolution française, tous les instruments de torture furent tirés du Steen et brûlés Place de Meir. Dès 1823, le Steen ne servit plus de prison ; quelques années plus tard un industriel l'acheta et y établit une scierie, mais en 1842 le monument historique fut racheté par la ville qui, depuis 1862, y a installé un musée d'antiquités.

Le Steen, qui menaçait ruine, a dû être restauré, ce qui lui a enlevé un peu de son cachet, mais l'ensemble, vu du côté du fleuve surtout, a néanmoins un caractère très original, avec ses murailles grises faites de grosses pierres cimentées, ses tourelles et son donjon, ses recoins et ses créneaux, son entrée vermoulue entre deux portiques. Très curieuses aussi la cour intérieure, où l'on voit encore le carcan auquel étaient attachés les prisonniers, les salles du rez de chaussée et de l'étage, où la ville a réuni de riches collections d'antiquités et où sont déposées entr'autres les têtes et les mains des géants des *ommegang* anversois : le formidable Druon Antigon et sa gracieuse épouse.

Les quais vue du promenoir nord.

On ne saurait terminer une visite au Steen sans descendre dans les sombres souterrains et l'on frémit en entrant dans ces caves humides, sans air, sans lumière, fermées par de lourdes portes, ces trous bas et gluants, où tout bruit résonne lugubrement. Brrr !..

Allons respirer un peu d'air frais sur le promenoir nord, dont la montée passe sous les portiques de l'entrée du Steen et admirons en passant les formes originales autant que gracieuses de la statuette qui orne un petit terre-plein gazonné, à côté du vieux musée; c'est la célèbre *Melkboerinneke* (1), qui autrefois se trouvait Marché au Lait et qui avait pour pendant le non moins célèbre *Eierboer* (2), qu'on peut voir encore, Marché aux Œufs.

Le promenoir nord est beaucoup moins fréquenté que l'autre. Pourquoi ? On ne sait trop ; toujours est-il qu'ici l'on ne voit que le petit public : bonnes d'enfants, vieux pensionnés qui viennent lire leur journal, anciens débardeurs devenus impotents. Sur les bancs on lie vite connaissance et l'on cause de choses et d'autres, du temps, de la façon dont viennent les fruits cette année, de la politique parfois, mais surtout et avant tout des choses maritimes. Tout steamer qui passe est matière à longues discussions et dissertations; souvent il se trouve là quelque ancien marin, qui alors est le plus écouté du groupe. Pensez donc : il a vu la mer !

Pont d'un Cargo boat.

Et par les nuits étoilées d'été, les couples amoureux

Les yeux au fond des yeux et la main dans la main,

(1) Marchande de lait.
(2) Marchand d'œufs.

viennent ici pour rêver à la lune et écouter chanter dans leur cœur la tendre chanson d'amour, ce pendant que doucement clapotent les flots de l'Escaut noyé dans l'ombre....

Du haut de ce promenoir on voit parfaitement le coude du fleuve et l'on distingue sans peine tous les mouvements des navires qui veulent entrer dans le port et même de ceux qui restent en rade d'Austruweel. En face, ce sont les petits chantiers de réparations de navires et au fond, au delà de la digue, les immenses et monotones prairies flamandes.

Si nous nous retournons, nous trouvant ainsi près de l'escalier par où nous allons descendre, nous avons devant nous une espèce de petite place qui s'étrangle en une allée d'un mètre au plus de large ; c'est la Montagne d'Or. Etrange ironie des mots : cette Montagne d'Or et les ruelles environnantes — ruelles sombres, serpentant à travers ce quartier, le plus vieux de la ville — sont remplies d'infâmes bouges à matelots — cabarets étroits, sales, trois tables et quelques chaises, un comptoir poisseux surmonté de bouteilles aux énigmatiques liqueurs, une lampe qui charbonne, jetant sur le tout un reflet rougeâtre et sinistre. Quelques femmes sont là, vulgaires, avachies, la voix rauque, buvant de l'alcool, ivres le plus souvent, n'inspirant que le dégoût et l'abjection.

Déchargement d'un steamer le long des quais.

Et c'est pourtant vers elles que le matelot vient ; il a travaillé dur, il a vécu dans l'abstinence pendant des mois, à présent il est libre et il vient de toucher son argent : il se rue vers le plaisir, vers le plaisir qui s'offre là, tout près du port. Hélas, cet homme est

ébloui, comme le prisonnier qu'on lâche après une longue captivité, il ne voit pas le piége ; on le fait boire, encore et encore, Dieu sait quelle affreuse mixture, il s'affale lourdement sur un banc.... Le lendemain, quand il s'éveille, il n'a plus un sou en poche, on lui a tout volé et le tenancier du bouge lui affirme qu'il a tout dépensé, comme l'attestent les nombreuses bouteilles vides qu'on a eu soin de poser sur la table. Quelquefois la colère du marin est terrible ; il casse tout. Le plus souvent il se résigne et va chercher un autre engagement : de nouveau il travaillera dur, de nouveau il vivra dans l'abstinence pendant des mois entiers...

Nouveau bâtiment de la Douane.

Ce qu'il y a de plus curieux, c'est qu'il reviendra, qu'il se fera voler encore une fois ; il est attiré par ces bouges comme le papillon est attiré par la flamme et si ce n'est point à Anvers, ce sera dans une autre ville, là où est la destination de son navire. Car la même plaie existe dans tous les ports de mer, plaie contre laquelle on ne peut rien, puisque sciemment les victimes se laissent dépouiller.

Descendons maintenant et nous voilà de nouveau sous les hangars, où, comme de l'autre côté, les marchandises les plus diverses s'étagent en sacs, en ballots, en caisses, en nattes etc.

Ici se trouvent côte à côte les grands transatlantiques des lignes régulières pour l'Amérique du Nord, les Indes, la Chine et le Japon. Le trafic entre Anvers et le Japon s'est considérablement accru depuis quelques années et les départs maintenant sont réguliers vers le pays des mignonnes *mousmés* et des héraldiques chrysanthèmes.

Presque tous les navires qui font ce service ont un équi-

page japonais, formant un groupe tout spécial dans cette population bizare et hétéroclite des marins qui fréquentent le port. Petits, trapus, le teint olivâtre, souvent pas trop laids, malgré leurs yeux bridés, ils sont, au dire de leurs officiers, doux comme des moutons et courageux comme des lions, en mer ; mais dès qu'ils sont à terre, ils deviennent dangereux, car ils ont la passion de l'alcool, qu'ils ne supportent pas et qui les rend comme enragés. Aussi provoquent-ils souvent des rixes qui dégénèrent parfois en véritables batailles rangées contre la police, batailles où fréquemment il y a des blessés, car, les japonais se défendant au moyen de barres de fer qui sont des armes terribles dans leurs mains, les agents sont forcés de faire usage de leurs sabres ou de leurs revolvers.

A quelques pas de là nous voyons le nouveau bâtiment destiné aux différents services de la douane.

Au bout du quai Taverniers, la ligne des hangars est interrompue par un grand terre plein, où se trouvent le Pilotage et l'entrée des bassins.

En avant du Pilotage est situé le petit dock Marguerie, qui possède un embarcadère flottant et où sont remisés les canots à voiles et à rames des bateliers.

Les *bootjesroeiers* ont établi là un chantier en plein air et ce coin est toujours fort animé; nos gaillards tirent leurs embarcations sur le quai, où ils les repeignent, les réparent, les nettoient, toutes ces fatigantes opérations étant fréquemment interrompues par des stations au cabaret d'en face.

Au même endroit sont toujours déposées des piles de planches et de poutres, qui ont ceci de particulièrement intéressant, qu'elles servent de divan (!)

Le petit dock Marguerie.

Le Pilotage, la Rade.

aux sans travail — volontaires presque toujours — qui vaguent par là. Par les chaudes après-midi, on les voit s'étendre voluptueusement entre deux piles, dans un coin bien abrité, la casquette sur les yeux pour que quelque rayon de soleil indiscret ne vienne pas déranger les longues siestes si reposantes... pour ceux qui ne font rien.

Nous voici devant le Pilotage, ce grand bâtiment à perron et à tourelles, récemment construit et où sont établis aussi les bureaux du service technique de l'Escaut, les bureaux de l'émigration et un bureau de poste.

A l'entrée des bassins.

Il y a toujours là, assis à l'extérieur en été, dans la salle commune en hiver, quelques pilotes, reconnaissables à leur casquette galonnée et leur redingote à boutons dorés; types de marins presque tous, avec la barbiche carrée qu'affectionnent les hommes de mer.

Un rude métier que celui de pilote ! Par tous les temps, à toutes les heures, il faut partir, guider les navires qui montent ou descendent le fleuve ; par les nuits les plus noires, par les tempêtes les plus violentes, il faut conduire son bâtiment à travers les passes de l'Escaut et la responsabilité est souvent lourde. Mais nos pilotes sont des gaillards qui n'ont pas froid aux yeux; ils connaissent à fond leur fleuve et les accidents causés par leur faute sont rarissimes.

Il y a trois classes de pilotes, qui d'autre part se divisent en pilotes attachés à demeure aux lignes fixes et en pilotes pour les navires irréguliers; ces derniers ont un numéro d'ordre et partent à fur et à mesure des besoins de la navigation ; d'ordinaire le pilote

qui fait remonter un navire, repart avec lui pour Flessingue, où il attend quelque autre bateau.

A Flessingue il y a aussi un pilotage hollandais et les navires peuvent, s'ils le veulent, prendre un pilote hollandais, mais celui ci ne peut les conduire que jusque dans la rade ; pour les faire entrer aux bassins, il faut un des soixante pilotes belges.

Tout le service du pilotage est dirigé par le directeur de la marine, qui a sous ses ordres trois chefs pilotes ; ceux ci ne naviguent pas, mais ils font périodiquement des sondages de l'Escaut. Le lit du fleuve se transforme en effet constamment ; la partie navigable change donc aussi et il faut déplacer les bouées en conséquence.

Enfin ce coin est particulièrement animé parceque, à côté du Pilotage, se trouve l'entrée des bassins.

A certaines heures de la journée, il y a ici un mouvement extraordinaire, au moment de l'entrée et de la sortie des navires, qui se règle naturellement d'après la marée.

Les badauds sont toujours nombreux en cet endroit et de fait le spectacle souvent est fort curieux : les bateaux d'intérieur et les petits vapeurs manœuvrent facilement, sortant ou entrant sans qu'on ait trop à craindre un accroc. Mais il est intéressant de voir comment les grands steamers virent savamment dans le fleuve pour entrer tout droit dans le chenal, étroit pour eux, et s'en aller prendre dans un des bassins la place qui leur est désignée. Tout doit marcher vite d'ailleurs, car, à cause des fluctuations de la marée, le

A l'entrée des bassins.

bassin ne peut rester ouvert que pendant un temps limité. Une fois les écluses fermées, il faut attendre jusqu'au lendemain et c'est là un retard préjudiciable dans bien des cas. Aussi, quand pour une raison quelconque, tempête ou glace, les navires ont été retardés ou même arrêtés sur le fleuve, on voit le lendemain, au moment de l'ouverture des bassins, une véritable course, d'où les ruses et les feintes ne sont certes pas exclues ; il s'agit de retenir les autres par un moyen quelconque et de passer parmi les premiers.....

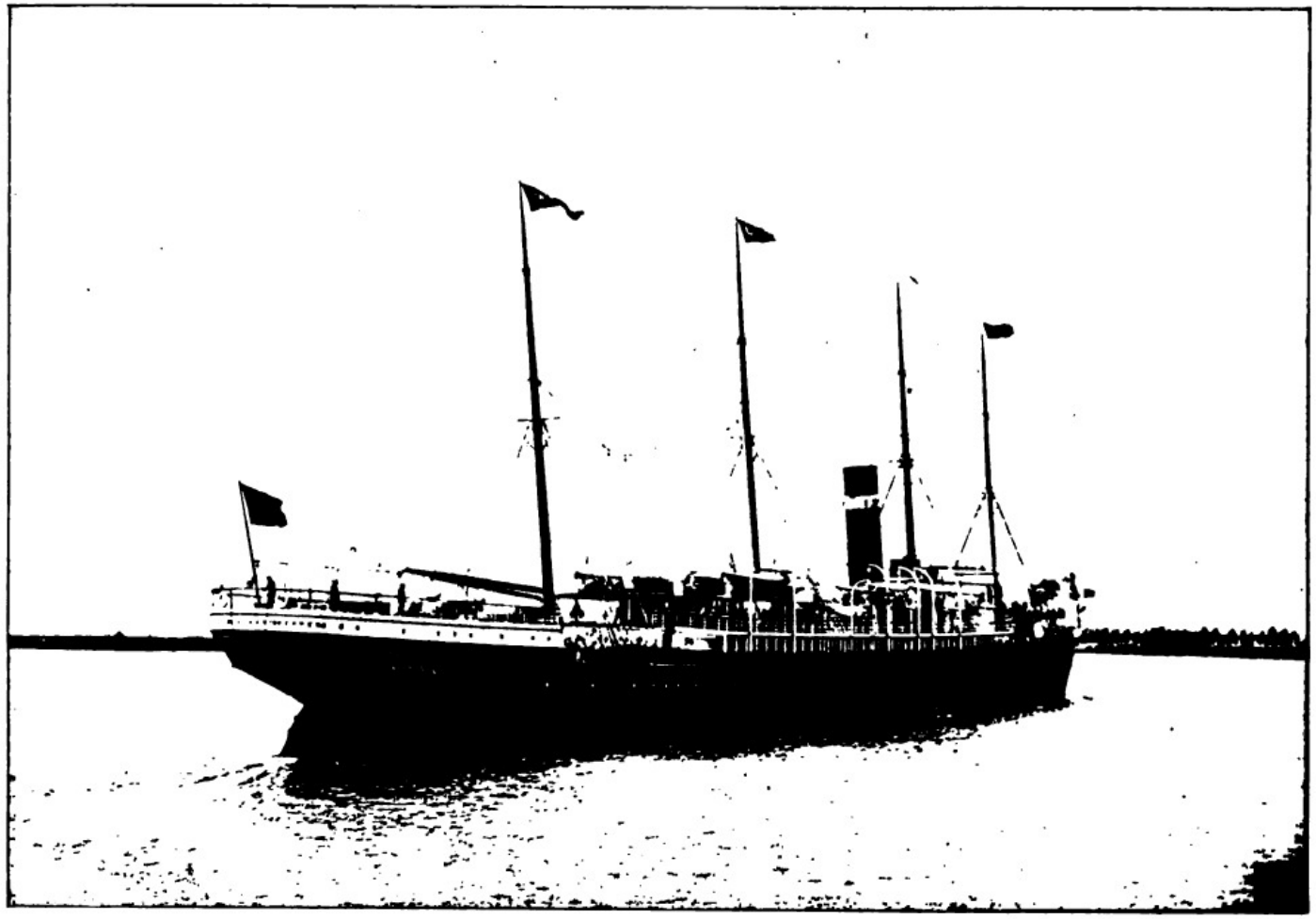
Pendant ce temps, le pont naturellement reste ouvert. Les gens pressés qui doivent être absolument de l'autre côté, passent en barquette ou font un détour de quelques minutes pour aller prendre l'autre pont. Mais la plupart s'amusent à regarder ce qui se passe, suivant avec intérêt les manœuvres des allèges et des steamers, sans trop songer au temps. Et l'on voit souvent des garçons bouchers ou autres, qui doivent porter à domicile quelque marchandise, rester là à badauder pendant une heure, leur panier au bras, oubliant complètement que le client attend..

Marchande de fruits.

C'est que l'attrait des choses du port est irrésistible chez les vrais anversois et chaque jour les gars du quartier maritime, qui pourtant connaissent le spectacle pour l'avoir vu cent fois, reviennent encore à l'entrée des bassins et, commodément appuyés sur quelque pilier ou cabestan, suivent la manœuvre d'un œil de connaisseur.

Parfois, pour passer le temps, ils s'achètent quelque friandise chez la marchande de fruits établie depuis toujours au coin du pont. Sous sa petite échoppe de toile elle abrite ses paniers de pommes, de poires,

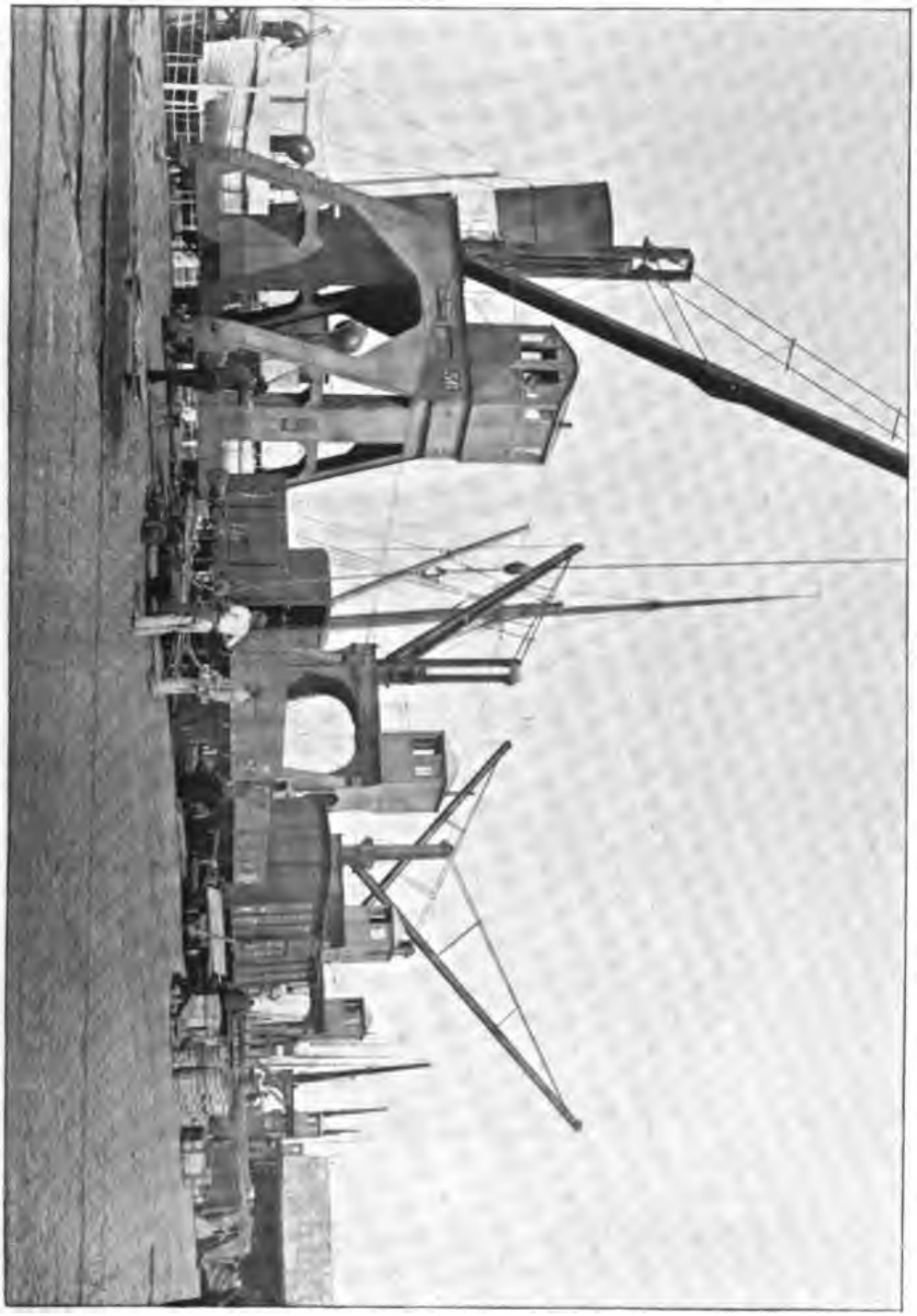
de prunes, de noix, de cerises, selon la saison. Elle même, si vieille,



Le Friesland de la Red Star Lyne.

si ratatinée, si jaune, s'est construit un petit réduit en toile qui, avec

son vieux *kapmantel* (1), la protège contre les intempéries. Pelo-



LES GRUES AU QUAI DU RHIN.

tonnée au fond de sa guérite, puisant des forces dans une énorme

(1) Grand manteau à capuchon.

cafetière qui ne la quitte jamais, elle attend le client; les gars se servent eux mêmes, fort honnêtement, puis vont remettre l'argent à la vieille, qui sourit, d'un sourire édenté, et s'offre aussitôt une nouvelle tasse de café.... Elle forme partie inhérente du paysage, la brave vieille, et si elle disparaissait, on sentirait un vide, il manquerait quelque chose, tant on est habitué de la voir là du matin au soir.

Le pont est fermé, profitons en pour passer et continuons à suivre la ligne de quais vers le nord. Toujours la même enfilade de grues au travail, les mêmes piles de marchandises, les chariots de nations, les trains qui passent et repassent, tout cela formant un ensemble vivant et mouvementé, ici surtout, parceque nous sommes à la place réservée aux steamers de la Red Star Line, allant vers New-York et Philadelphie. De superbes navires, aux installations spacieuses et pratiques, aux machines puissantes, si curieuses à voir, qui étonnent et effraient un peu tout d'abord; elles sont l'âme du navire, ces machines, elles domptent la mer, elles transportent des centaines d'hommes à travers l'océan immense; il y a parfois comme un souffle de vie dans cette chose pourtant inanimée, qui vibre, trépigne, tourne, râle et qui semble quelque œuvre infernale, alimentée par les diables tout noirs que sont les chauffeurs.

Déchargement de grains.

Outre de très nombreux passagers, les *Starbooten*, comme on les appelle à Anvers, transportent régulièrement de fortes cargaisons et nous apportent surtout des grains d'Amérique qu'ils déchargent, selon le système yankee, au moyen d'élévateurs. Les grains, ame-

nés mécaniquement de la cale sur le pont, sont jetés sur des courroies sans fin, qui les déversent dans un grand réservoir sur le quai. Ce réservoir est relié à quatre réservoirs plus petits, formant plateau d'une balance qui porte de l'autre côté le poids exact que doit avoir un sac de grain. On ouvre donc les communications du grand réservoir avec les petits et ceux ci se remplissent; au moment où l'aiguille de la balance indique que le poids est atteint, on les ferme et on laisse couler leur contenu dans des sacs que des débardeurs emportent. Ce système est excessivement rapide et demande moins d'hommes que n'importe quel autre.

Mais il n'y en a pas que pour les gens pratiques, les *businessmen*, aux bateaux de la Red Star; tous les samedis les amateurs de pittoresque y peuvent voir des scènes originales et souvent émouvantes, au départ des émigrants pour l'Amérique.

Ce sont de pauvres gens presque tous, des allemands, des polonais, que le sol natal n'a pu nourrir, qui ont réalisé leur petit avoir et qui s'en vont tenter la fortune au delà des mers. L'Amérique les fascine: tant de gens arrivés là bas en sabots deviennent archi millionnaires au bout de peu d'années! On conte de si merveilleuses histoires à propos de ces Rois des chemins de fer, des mines, des grains, qui débutèrent modestement comme ouvriers ou comme petits commis! Pourquoi la chance ne leur sourirait-elle pas, à eux aussi ?

Emigrants se rendant à bord.

On les voit traverser la ville en groupes bizarres, les hommes, chaussés de grosses bottes et portant souvent des manteaux faits de

peaux de bêtes, plient sous le faix de bagages; les femmes, misérablement habillées, un mouchoir de couleur noué sur la tête, portent les tout petits enfants, pendant que les gamins et gamines gambadent de ci de là, heureux de ce voyage, dont hélas ils ne comprennent pas la signification.

Ils s'en vont, les émigrants, pauvres, mais heureux, car ils ont l'espérance, ils croient en un avenir meilleur, ils ont foi dans le succès et ils ne souffrent guère d'être parqués comme des troupeaux, d'être logés à l'étroit et en commun dans l'entrepont. Qu'importe cela, quand on est si près du but rêvé ?

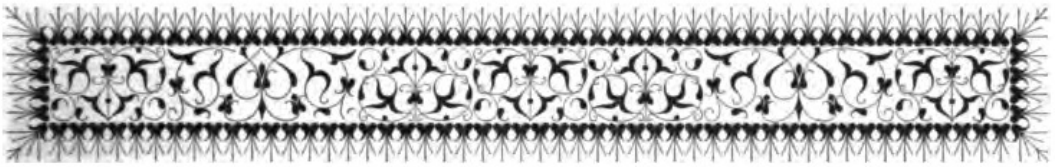
Pourtant, au moment du départ, une larme vient perler aux paupières de ces malheureux. Leur patrie a été une marâtre pour eux, ils n'y ont pu vivre, mais c'est là qu'ils sont nés, c'est là qu'ils ont aimé, souffert, c'est là qu'ils ont connu la vie.... et ils s'en vont, avec l'appréhension de ne revenir jamais, vers ce grand inconnu qui s'ouvre devant eux comme un gouffre aux profondeurs immenses et mystérieuses....

Pauvres gens !

* * *

Emigrants recherchants leurs bagages.

Les vieux Bassins et Entrepôts.



VI.

AUX BASSINS.

A vol d'oiseau — Les vieux Bassins — Rôdeurs et voleurs
Veilleurs de nuit — Nettoyeuses de peaux salées
Les entrepôts — Les débardeurs
Marchands de coco — Le Kolentip — Coin de canal
Au Kattendyk — Une arche de Noé — La grande bigue
Le dragueur — Le bassin Africa
Le royaume du pétrole — Les cales sèches

Quand Bonaparte conçut le projet de bâtir à Anvers deux bassins, il ne pouvait certes se douter que, quatre vingts ans plus tard, ce timide essai serait devenu une œuvre grandiose, que huit grands bassins et six cales sèches couvriraient d'énormes terrains au Nord de la ville, que tout ce quartier deviendrait comme une immense ruche, d'une animation fiévreuse, d'un mouvement incessant, que là enfin serait le centre de la richesse et de la prospérité du port d'Anvers.

Rien n'est plus intéressant que de monter sur la tour du Pilotage pour jeter un coup d'œil sur l'ensemble des docks ; c'est un chaos mouvant, où d'abord l'on ne distingue rien qu'un tout confus de navires, une forêt de mâts — métaphore vieille comme le monde mais qui est ici pleinement justifiée — des hangars, des ponts, des écluses, des pâtés de maisons, des piles de marchandises ; au milieu de tout cela serpente un fouillis qui semble inextricable, de trains, de chariots, d'hommes, de chevaux, qui grouillent, se croisent et s'entrecroisent.....

Puis, peu à peu, on distingue les contours des bassins, reliés par les sas: devant le Pilotage, le Petit Bassin, continué par le Vieux Bassin; parallèlement à l'Escaut, l'énorme bassin Kattendyk — avec ses six „ excroissances " : les cales sèches — derrière lequel s'allonge le Bassin aux Bois; tout au bout, le Bassin de la Campine et le Bassin Asia, d'où s'échappe un long ruban qui semble se perdre dans les prairies au delà de l'enceinte fortifiée: le canal de la Campine; au loin, à gauche, le Bassin Lefebvre ou Bassin Africa et le bassin America, les plus récents, que l'on ne voit que vaguement, car les bassins couvrent un espace de plus de soixante quatre hectares; ils ont plus de dix kilomètres de quais et sont enserrés dans quarante sept kilomètres de voies ferrées.

Une grue au petit bassin.

La vue de ces énormes installations en pleine activité étourdit quelque peu d'abord, mais elle intéresse aussitôt et passionne même, au point qu'on ne recule pas devant la fatigue d'une longue promenade pour les visiter en détail, comme nous allons le faire.

Partant du Pilotage, nous sommes immédiatement devant le Petit Bassin, un des plus fréquentés et des plus encombrés toujours. Sur les quais, les marchandises les plus diverses voisinent en de bizarres amoncellements, car il est à remarquer qu'autant le travail est régulier, ordonné, le long des quais de l'Escaut, autant il semble embrouillé aux bassins; nous disons „il semble" mais au fond il n'en est rien, car, malgré le désordre apparent, tout se passe de la façon la plus pratique et la plus rapide du monde.

Ici les hangars ne sont plus clôturés; aussi voit-on rôder, entre

les ballots et les caisses, des bandes de gamins prêts à..... récolter de ci de là ce qui peut leur être utile, c'est à dire à peu près tout : morceaux de charbon, bouts de bois ou de fer, cordes ou amarres, poignées de noisettes, de figues, de sucre, de café, puisées dans des sacs crevés comme par hasard, tout leur est bon et ils s'empressent de fourrer leur butin dans le seau ou dans le sac qu'ils ont toujours sur eux. Ce sont là peccadilles sans importance, mais ces petits rôdeurs sont naturellement destinés à grossir plus tard les rangs de l'honorable corporation des voleurs de quais.

Au petit Bassin.

Ces voleurs de quais sont des spécialistes dans le monde de la pègre ; ils sont souvent d'une audace déconcertante. Dédaignant les petits larcins, tout au plus bons pour les gamins, ils tachent de voler en grand : on en a vu arriver au quai avec un chariot qu'ils chargeaient le plus naturellement du monde de balles ou de caisses se trouvant là, et s'en aller, sans chercher à se cacher, avec une telle assurance que personne ne leur demandait rien !

Lorsqu'on eut organisé un service spécial d'agents des quais, qui surveillaient sévèrement tous ceux qui quittaient les hangars avec un colis quelconque, les voleurs trouvèrent autre chose : ils arrivaient aux quais par le fleuve, chargeaient de ce qu'ils trouvaient sous la main la barquette qui les avait amenés et, ni vu ni connu, démarraient silencieusement, pour aller débarquer en dehors de la ville.

Mais la mêche fut éventée et actuellement le métier de voleur de quais ne nourrit plus guère son homme, surtout depuis la création

d'une brigade de surveillance, comprenant de vieux limiers de la police, qui " travaillent " en bourgeois et rendent la vie particulièrement dure à messieurs les voleurs.

— Hola ! Que faites-vous donc ?

Ah, en écoutant l'histoire des voleurs, vous avez buté contre une amarre qui attache un navire à ce pilier. C'est qu'ici on peut parler ou écouter, mais on ne peut être distrait et oublier un moment de regarder où l'on marche, sinon, gare les chutes !

Nous voici au quai Est, avec ses hangars battant neufs. Ici s'élevait, il y a quelques années encore, la vieille maison Hanséatique, qui fut autrefois l'entrepôt des négociants de la Hanse trafiquant à Anvers ; depuis, elle fut transformée en magasin à grains. Une nuit, un formidable incendie la détruisit presque entière et le sinistre, hélas, coûta la vie à un pompier, victime de son devoir. Mais la place qu'on gagnait ainsi était précieuse et l'on eut soin de ne rien reconstruire de l'antique *Oostershuis*.

Ce point est celui des bassins où la circulation est la plus intense et la meilleure preuve en est que, lorsque le pont de l'écluse est ouvert, une foule considérable se presse sur les deux rives, s'impatientant fort de la sage lenteur avec laquelle les allèges passent d'un bassin dans l'autre.

Qu'il soit ouvert ou fermé en ce moment, nous n'en avons cure, puisque nous ne le traversons pas et que nous contournons le Vieux Bassin, en passant devant le coin où chaque soir se réunissent les veilleurs de nuit des quais — groupe bizarre de vieux, pauvrement habillés, portant en sautoir leur gros manteau roulé et ficelé, la lourde canne à la main, un chien en laisse.....

— Vous ne sentez pas cette odeur désagréable ?

— Si, elle indique que là bas, sous le hangar, on nettoie des peaux salées. Allons voir.

La besogne est faite par des femmes : elles étendent les peaux toutes raides et, à grands coups de balai, en enlèvent le gros sel dont on les a couvertes pour les conserver. Elles ne sentent pas précisément l'eau de rose, ces peaux, et il ne doit être que relativement agréable de vivre constamment dans cette athmosphère là. Les ouvrières cependant s'y habituent; il est vrai que ce ne sont pas des femmelettes, mais des gaillardes ne s'effrayant pas précisément de peu !

Des types curieux, ces nettoyeuses de peaux, ainsi que leurs compagnes, les couseuses de sacs.

Vulgaires, mais point bêtes, fortes en gu...., comme Mme Angot, ne s'évanouissant pas de frayeur si quelque intrus essaie de leur prendre la taille ou le menton, mais lui envoyant un feu roulant d'injures. Un grand esprit de solidarité règne d'ailleurs parmi ces dames, qui aussitôt se mêlent à la dispute et tombent toutes ensembles sur l'ennemi ; aussi assiste-t-on parfois à des scènes épiques, où ces amazones, grâce à leur inépuisable répertoire de noms d'oiseau les plus saugrenus, remportent toujours les honneurs.

Nettoyage des peaux salées.

A la sortie de midi, elles dévalent comme une trombe dans la rue, les jeunes lissant à la hâte leurs cheveux — car elles sont coquettes et l'on trouve parmi elles des têtes vraiment jolies, des yeux noirs contrastant étrangement avec des cheveux blonds — ou retroussant très naturellement leurs jupes pour rattacher leurs jarretières ; les autres, celles qui n'en sont plus à ces menus soucis de toilette, courent tout en tricotant activement ; le repos n'est que d'une heure et demie et il faut préparer encore le dîner pour le mari qui va rentrer, lui aussi, de son travail.

Triste vie, en somme, que celle de ces ménages qui se séparent le matin, se voient un instant le midi et rentrent le soir harassés de fatigue. Mais il en est de ces gens là comme des mineurs : ils n'ont jamais vu autre chose et ils ne se plaignent pas. Si le mari ne boit pas, si les filles, qui s'en vont le dimanche faire le tour des

salles de danse avec leur amoureux, ne tournent pas mal, on s'estime même fort heureux !

Nous sommes maintenant dans le quartier des entrepôts : voici l'Entrepôt St-Félix, plus loin l'immense Entrepôt Royal, où sont manipulées constamment d'énormes quantités de marchandises et qui est parfaitement outillé, avec ses nombreuses grues, ses ascenseurs hydrauliques à plateau, son treuil roulant. Nous entrons ici dans le royaume de la douane, qui garde jalousement dans ce bâtiment, au fond, tous les colis qu'elle préempte, c'est à dire qu'elle achète au prix déclaré par l'expéditeur, parce qu'elle croit que ce prix est manifestement en dessous de la valeur réelle et qu'on le donne seulement pour payer moins de droits. Tous les ans elle se défait en vente publique des objets dont elle devient ainsi propriétaire et rien n'est plus amusant alors qu'une visite au magasin, où sont exposés côte à côte des conserves et des bicyclettes, des images religieuses et des bouteilles de liqueur, des coupons d'étoffe et des ballots de tabac, de la quincaillerie et des sacs de sucre, des caisses de gants et des boîtes à cirage, en un mot les objets les plus disparates, qui presque tous sont achetés à bas prix par des revendeuses.

En sortant de l'Entrepôt, on a une jolie vue sur les deux vieux bassins, sillonnés en tous sens par les allèges, bateaux wallons, bateaux du Rhin etc., qui croisent dans le cercle formé par les steamers amarrés aux quais ; les bateliers sont d'ailleurs d'une admirable habileté pour piloter leurs bateaux, sans heurts ni chocs, dans ce dédale mouvant.

Débardeurs.

Au milieu de

tout cela se glissent comme des couleuvres les petits remorqueurs de la ville, qui ramènent sur le fleuve les vapeurs ayant terminé leur chargement.

Ici comme à l'Escaut, le travail est fait par les débardeurs, de solides gaillards, qui jettent sur leurs épaules un sac de cent kilos et vont le porter à dix mètres de là, sans avoir le moins du monde l'air de faire un effort. La cape sur la tête, presque uniformément habillés du bourgeron bleu et du pantalon de coutil, ils grimpent lestement sur des échelles raides ou traversent de branlantes passerelles, pour aller porter leur charge à bord ; tout cela hardiment, en plaisantant, sans songer à la fatigue ni au danger. Le hasard réunit parfois de très pittoresques groupes de débardeurs multicolores: les uns noirs comme des diables, chargeant du charbon, d'autres jaunes comme des serins, portant des sacs de souffre, d'autres encore, blancs comme des Pierrots, transportant de ces pierrailles blanches, qui donnent une poussière fine et pénétrante; d'autres enfin, rouges comme des homards, chargeant de briques quelque allège !

Marchand de coco.

Là où il y a des débardeurs, on est sûr de trouver aussi un marchand de coco. La cruche au dos, le verre en main, toujours prêts à soulager les assoiffés, au prix modique de quelques centimes, ces gagne-petit font d'assez bonnes affaires en été, car il fait chaud porter des sacs quand le soleil pique dur.

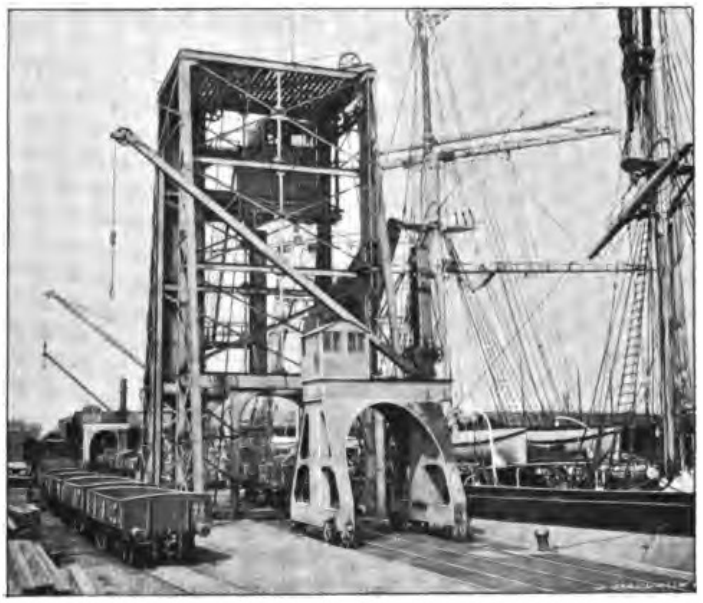
En hiver ils sont remplacés, hélas, par les marchandes de genièvre ; l'ouvrier croit encore que l'alcool réchauffe ; il se laisse tromper par la brûlure factice et momentanée que produit le verre de genièvre avalé d'un coup....

Attention ! Nous allons traverser la place qui s'étend devant la Gare principale, mais il s'agit de prendre garde, car les trains de marchandises arrivent ici de tous côtés.

Ouf ! Nous voici au Bassin de la Campine avec tous nos membres

LE KOLENTIP.
(Déchargement de charbons).

au grand complet et nous pouvons à notre aise regarder cet échafaudage de poutrelles, de chaînes, de poulies, qui est le *kolentip*, installé depuis 1897 seulement : cet appareil sert à l'embarquement des charbons et a considérablement simplifié cette opération. D'ordinaire un wagon de charbon était amené devant le navire auquel il était destiné ; on mettait le charbon dans des sacs ou paniers et on les transportait à bord. Avec le kolentip le wagon est amené sur une plate forme, qui le soulève au dessus d'une des écoutilles, puis bascule; le contenu du wagon tombe dans la cale. Le tout dure environ cinq minutes, en une heure le kolentip peut embarquer 10 wagons de 25 tonnes.



Au Kolentip.

L'animation est moindre autour de ce bassin, fort éloigné du fleuve, de même que le suivant, le bassin Asia, que nous contournerons dès que ce train qui vient de surgir devant nous, aura passé.

Oh ces trains des bassins ! Le désespoir des gens pressés ! Ils sont interminables, les wagons plats suivent les wagons fermés, en une longue kyrielle qui marche très lentement pour éviter les accidents. Et parfois, lorsqu'apparait enfin là bas le fourgon de queue, on a l'agrément de voir le train stopper et faire machine en arrière, pour retourner d'où il était venu....

Enfin, le passage est libre ; nous arrivons au bassin Asia, qui commence la série des grands bassins. Les bateaux d'intérieur sont en majorité ici, ce qui s'explique facilement, puisque du bassin Asia part le canal de la Campine.

Ce coin de canal que l'on voit jusqu'à l'enceinte fortifiée est très

pittoresque et rappelle les bassins de batelage, avec ses allèges de toutes formes, où les femmes font leur cuisine en plein air à l'arrière, pendant que les enfants batifolent avec le chien et que l'homme repeint ou répare son gouvernail, sa gaffe, sa barquette. D'un mât à l'autre sont tendues des cordes où sèche le linge de la famille ; pavoisement original, mais qui le plus souvent met une note par trop criarde dans le paysage.

Sur la berge, des pêcheurs à la ligne attendent patiemment, avec cette sérénité jamais lassée qui les caractérise, qu'un poisson ait l'obligeance grande de se faire prendre; les braves "piscicares" maudissent de bon cœur les gamins qui ont réussi à détacher une barquette quelque part et qui, troublant de leurs furieux coups de rames les ondes tranquilles du canal, iront piquer une tête là bas, derrière les remparts!

Les dimanches d'été, grand exode, par le pont du canal, de citadins qui s'en vont vers les sapinières d'Eeckeren et de Capellen, ou vers le légendaire *Peersbosch*, but favori des excursionnistes anversois.

Retournons vers l'Escaut en longeant le bassin aux Bois; comme son nom l'indique, ce bassin est réservé au chargement et déchargement de bois, un trafic très important à Anvers, et l'on chemine ici entre des hautes piles de planches, artistement et solidement édifiées par les débardeurs. Les bois ont le grand honneur de posséder, sur le quai nord du bassin, une gare à eux spécialement réservée.

Au Kattendyk, Grue et Bigue.

Nous voici devant le roi des docks, le plus grand, le plus fréquenté: le *Kattendyk*, puisqu'il faut l'appeler par son nom.

Bassin du Kattendyk.

Celui-ci est directement en communication avec l'Escaut, par le petit bassin-sas, et, aux heures où il est ouvert, le tableau est plus original, plus mouvementé encore que celui de l'entrée du Petit bassin, dont nous parlions plus haut. En général, les écluses s'ouvrent une heure avant marée haute et se ferment environ une heure après celle-ci, de sorte qu'elles restent ouvertes en moyenne pendant trois heures.

Ici tout marche au moyen de la force hydraulique : quatre cabestans font manœuvrer les portes de l'écluse et servent en même temps au halage des navires ; le pont — un pont roulant et non tournant comme ceux des autres bassins — est également mu au moyen de l'eau sous pression ; celle-ci est fournie par une seconde usine hydraulique, qui dessert toute cette région du port.

L'entrée du Kattendyk, comme l'entrée du Petit bassin d'ailleurs, est éclairée à la lumière électrique, ce qui est nécessaire pour que les navires puissent sortir en toute sécurité aux marées de nuit.

Les quais du Kattendyk sont constamment occupés par de grands steamers, car, ici comme à l'Escaut, presque toutes les places sont réservées à des lignes régulières ; partout on charge ou on décharge avec un bel entrain ; il existe d'ailleurs un règlement disant que les navires qui, sans motifs légitimes à l'appréciation de la Ville, restent pendant trois jours ouvrables à quai sans travailler, sont envoyés au large, pour faire place aux navires qui attendent leur tour.

Quai du Kattendyk.

La recommandation est le plus souvent inutile : on ne vient

pas aux bassins pour rester à ne rien faire ; fréquemment même on travaille jour et nuit.

Tenez, voici un steamer qui vient justement de débarquer tout un troupeau de bétail ; chargement encombrant, car les bêtes ne trouvent guère d'agrément au roulis et au tangage, et elles protestent à leur façon en lançant force coups de pied dans les box dont pour la circonstance tout le pont a été couvert. Un navire ainsi équipé ressemble un peu à la fameuse arche de Noé..... mais une arche à vapeur alors. Et quel nettoyage après le débarquement, quelle odeur peu suave lorsqu'on décharge les litières d'une fraîcheur contestable !

Fuyons ces effluves et allons plutôt vers le quai Est. Prenons garde d'éviter de désagréables collisions avec quelque wagonnet transportant des caisses ou avec la chaîne de quelque grue, regardons devant nous pour ne pas aller donner contre un tas de poutrelles et pressons le pas pour n'être pas arrêtés par cette file de wagons qui se dirigent par ici, tirés par.... deux chevaux vigoureux, éclatante revanche de la nature sur les inventions humaines.

La grande Bigue.

Là..... nous avons échappé à ces multiples dangers et nous pouvons admirer à notre aise le plus bel ornement du Kattendyk : la grande bigue.

Elle n'a rien de bien particulier comme aspect ; trois colossales arêtes en fer, formant une pyramide ; tout le mécanisme, fort compliqué, est caché dans une aubette. La puissance de cet engin est énorme : il peut lever 120 tonnes et on l'a vu embarquer et débarquer les canons les plus

lourds comme s'il s'agissait de soulever une plume légère. On n'emploie la bigue que lorsqu'il faut manipuler des marchandises trop lourdes pour les autres grues.

Avançons un peu pour voir de près le dragueur qui justement se trouve là. Ce dragueur à godets appartient à la ville et doit maintenir les bassins et les chenaux à profondeur. Il enlève annuellement 117,000 mètres cubes ; les déblais sont déversés dans deux bateaux porteurs qui les transportent au loin.

Enfin, après avoir contourné le Kattendijk, dirigeons nous vers les deux bassins Lefebvre et América, les plus récents, puisqu'ils datent de 1887 seulement, et qui sont situés tout la bàs, en dehors de la ville.

Le bassin Lefebvre, appelé aussi bassin Africa — n'est il pas curieux que dans un port de notre vieux continent il y ait des bassins Asia, Africa, América et pas le moindre bassin Europa ? — est le seul qui n'ait pas la forme régulièrement rectangulaire et dont les contours présentent quelque fantaisie.

Déchargement de grains.

Le long d'un des quais du bassin Lefebvre s'élève un vaste bâtiment d'où s'échappe un ronronnement continu et autour duquel voltige constamment une poussière blanchâtre : ce batiment sert à l'emmagasinage du grain en silos. Les navires déchargent ici, au

moyen d'élévateurs ou autrement, le grain qui disparaît brusquement dans des trous pratiqués dans le quai, tout comme une muscade que fait passer un prestidigitateur ; mais, de même que l'habit d'un prestidigitateur, le quai est machiné : sous le sol courent des courroies sans fin, qui emmènent le grain dans les magasins, où des ascenseurs le montent à telle place que l'on veut.

Et nous voici au huitième et dernier bassin : le bassin America, spécialement affecté aux navires transportant du pétrole. Tout autour s'élèvent d'immenses réservoirs, hauts comme des maisons ; ce sont les tkanks à pétrole. Dans les espaces restés libres, les fûts contenant ou ayant contenu le dangereux liquide, s'étagent en pyramides bizarres et versicolores.

L'eau de ce bassin a des teintes rougeâtres et verdâtres indiquant la présence du pétrole ; si du reste un incendie éclatait là, il serait à craindre que tout le bassin ne flambe en peu d'instants.

On a d'ailleurs pris de minutieuses précautions à ce sujet ; les tkanks sont mis en communication avec des bas-fonds, de façon à ce que, en cas de sinistre, le pétrole ne coule pas dans le bassin. D'autre part, le pont séparant ce bassin du bassin Lefebvre est muni d'une cloison en fer qu'on laisse tomber tous les soirs et qui a pour but d'empêcher le pétrole de gagner les autres docks.

Nous sommes tout au bout maintenant et nous n'avons plus qu'à retourner sur nos pas pour aller voir les cales sèches. Ces prairies et terrains vagues que nous longeons, rappellent à tout anversois des souvenirs bien pénibles : c'est là qu'eut lieu la terrible explosion de la cartoucherie Corvilain, qui fit tant de victimes et qui mit le feu aux thanks à pétrole.

Nous voici devant les cales : il y en a quatre grandes, pouvant contenir jusqu'à des navires de 159 mètres, et deux petites ; toutes sont reliées au Kattendyk par des écluses.

Justement voilà un grand steamer qui va entrer, regardons la manœuvre. La cale a été remplie d'eau et ressemble ainsi à un bassin ordinaire où, les écluses ayant été ouvertes, entre le navire qui doit subir des réparations. On referme les écluses et aussitôt des pompes commencent à absorber l'eau qu'elles rejettent dans le Kattendyk. L'opération est d'assez longue durée, mais on ne reste pas inactif pendant ce temps : d'une part on cale le steamer au

BASSIN AMERICA ET THANKS A PÉTROLE.

GRANDE CALE SÈCHE.

PETITE CALE SÈCHE.

moyen de grosses poutres appuyées contre ses parois et contre le mur de quai ; d'autre part, des ouvriers montent sur des radeaux, s'accrochent aux flancs du navire et, au moyen de brosses et de râcloirs, se mettent à le nettoyer et à le gratter, de telle façon que cette besogne est entièrement terminée quand la cale est à sec.

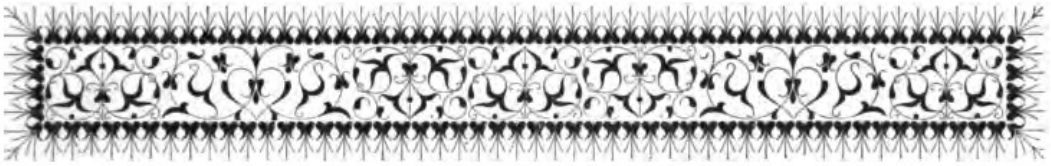
C'est là seulement, en les voyant ainsi dans leur entier, qu'on peut se faire une idée de la masse énorme que représentent ces grands navires, à côté desquels les hommes travaillant au fond de la cale semblent des nains et qui pourtant, lorsque la mer est en fureur, sont ballottés sur les vagues comme d'infimes coquilles de noix.

Mais voici qu'apparaissent les réparateurs de navires, qui établissent aussitôt des échafaudages autour du steamer et, de leurs lourds marteaux, martellent les plaques de fer, écrasent les boulons rougis au feu... Et c'est un bruit assourdissant, une succession de coups qui roulent comme un tonnerre tout autour de la cale, sans interruption.

Débardeurs et marchandes de bière.

Parfois on travaille la nuit, à la clarté de lampes fumeuses jetant de ci de là des reflets rougeâtres; alors les hommes, dont les ombres fantastiques et bizarres se profilent sur le quai, semblent être des cyclopes forgeant dans quelque fosse infernale !.....

Et maintenant que nous avons vu tout ce qu'il y a d'intéressant sur la rive droite, nous allons, si vous le voulez bien, passer à la rive gauche.... après nous être reposés et rafraîchis quelque part, car il n'est rien de tel qu'une longue promenade comme celle que nous avons faite, pour transformer la gorge en une cale beaucoup plus sèche encore que celles que nous venons de visiter !..



VII.

SUR LA RIVE GAUCHE.

A Ste Anne — Les guinguettes — L'Escaut sous la glace
Les pontonniers — Le pont sur le fleuve
La défense d'Anvers — Cercles nautiques — En canot
A la nage — Les régates.

Les anversois ont cet avantage de pouvoir être en pleine campagne en quelques minutes, sans pour cela devoir s'enfermer dans des wagons ou avaler pendant des kilomètres la poussière des routes; ils n'ont qu'à prendre tout simplement le bateau de passage qui les débarque sur la rive gauche de l'Escaut et les ramènera en ville, tout cela pour la très modique somme de six centimes ou, comme on dit dans la métropole, pour trois cens.

Les bateaux de passage abordent sur l'autre rive à un bourg officiellement dénommé Tête de Flandre, mais qu'on appelle beaucoup plus communément Ste Anne. C'est un groupe peu important et encore moins joli de petites maisons et de guinguettes dont les écriteaux portant en grosses lettres les mots *Paling* et *Mosselen* (1), allèchent les amateurs de matelotes. Une chaussée ombragée de grands arbres conduit vers Zwyndrecht, mais la promenade est beaucoup plus charmante tout le long de la digue du fleuve vers le pittoresque village de Burght.

Même en hiver il y a toujours beaucoup de citadins par ici, qui

(1) Anguilles et moules.

viennent se livrer aux enivrants plaisirs du patinage, sur les nombreux étangs et prairies inondées, situés au delà de la ligne de chemin de fer du Pays de Waes.

Plaisirs d'hiver, que les patineurs voudraient voir durer éternellement, mais qui hélas peuvent devenir un désastre pour les milliers de gens gagnant leur vie au port. Par des hivers extraordinairement rigoureux, en effet, les glaçons sont parfois tellement nombreux dans le fleuve que la navigation est interrompue, ce qui aussitôt arrête net cette vie intense animant quais et bassins et pose pour toute la population ouvrière l'angoissante question du lendemain sans travail.

Cliché V. Selb.

Les Glaces de l'Escaut en 1890-91.

Anvers fut ainsi frappée pendant l'hiver 1890-1891 ; la gelée dura pendant des semaines et des semaines ; le fleuve charriait des glaçons de plus en plus grands, de plus en plus nombreux ; il n'y avait plus de ci de là que quelques étroits chenaux libres ; les navires n'avançaient qu'au prix d'une véritable lutte contre la glace. Enfin éclata cette nouvelle terrible : l'Escaut est pris.

Ce fut un spectacle grandiose et terrifiant : les glaçons s'étaient choqués, amassés en des amoncellements bizarres ; une véritable mer de glace, hérissée de pics blancs, flottait devant la ville, dans un silence funèbre, interrompu seulement de temps en temps par des craquements sinistres. Tout travail était arrêté ; les mille bruits qui d'ordinaire résonnent le long des quais, s'étaient tus ; on aurait dit qu'un immense linceul s'était étendu sur tout le port.

Et la foule qui s'amassait sur les deux rives restait muette, elle aussi ; on restait à regarder, péniblement impressionné, obsédé par ce grand silence qui planait ; on éprouvait la sensation de se trouver au milieu d'un cimetière et, de même que dans une nécropole, on parlait bas, involontairement.

Enfin les glaçons se désagrégèrent ; ce fut partout un profond soupir de soulagement ; la vie du port reprit, les ouvriers purent se remettre au travail après bien des mauvais jours, adoucis cependant par un admirable élan de la charité anversoise !

Si l'on prend à droite du bourg Ste-Anne, on arrive tout d'abord à l'enclos des pontonniers d'artillerie.

Pont jeté sur l'Escaut en 1895 par les Pontonniers.

Un corps populaire, celui des pontonniers ; mais quels travailleurs aussi, quels gars dégourdis et résolus ! C'est un vrai plaisir de les voir manœuvrer, soit à terre lorsqu'ils édifient des constructions quelconques, soit sur eau lorsqu'ils sont à bord de leurs vapeurs, de leurs barquettes ou de leurs bachots.

Mais là où les pontonniers excellent, là où ils font preuve d'une habileté extraordinaire, c'est dans la construction des ponts, manœuvre d'une importance stratégique primordiale.

Nous nous rappelons avoir vu jeter un pont sur l'Escaut devant la ville par les pontonniers, le 12 Août 1895, lors des fêtes célébrant le centenaire de l'affranchissement de l'Escaut.

Ils étaient là quelque cent cinquante en tenue de travail : pantalon bleu, veste blanche, original bonnet bleu. A un signal donné tous s'élancèrent en un désordre apparent ; mais en vérité chacun savait exactement ce qu'il avait à faire et ne s'occupait pas de son voisin. Les lourds bachots de fer vinrent se ranger en ligne, barrant le fleuve ; comme par enchantement, ils furent reliés par de grosses poutres sur lesquelles étaient posées aussitôt les planches formant le pont. Tout cela était fait méthodiquement : pendant que les uns consolidaient ce qui était construit, les autres continuaient sans trève et avec une rapidité telle, que ce pont de plus de 380 mètres fut terminé en cinquante minutes !

Pontonniers sur l'Escaut.

Et ce n'était point un pont pour rire, un pont de parade ; loin de là, puisque deux compagnies d'infanterie, une batterie d'artillerie et plus tard dix mille spectateurs le traversèrent sans encombre.

Ce qui est vraiment admirable chez les pontonniers, c'est l'entrain, la bonne humeur, le désir de bien faire avec lesquels ils travaillent ; ce ne sont point gens faisant cela par ce qu'ils y sont obligés, mais parce qu'ils ont l'amour de leur métier. Un jour qu'ils avaient à construire un pont dans une fête au Parc, on vit des pontonniers en congé revenir volontairement pour participer à la manœuvre !

Puisque nous en sommes à parler de l'Escaut militaire, disons un mot de la façon dont est défendue Anvers du côté du fleuve.

Au coude de Calloo, trois grands forts forment un triangle : le fort St Philippe, sur la rive droite, le fort Ste Marie, sur la rive gauche et le fort La Perle. Il faut y ajouter la redoute d'Oorderen, qui, elle aussi, pourrait inquiéter une flotte essayant de remonter le fleuve.

Tout près du débarcadère du fort Ste Marie est établie une batterie sous marine, armée de tubes lance-torpilles. Il serait impossible de donner des détails sur cette batterie que connaissent seulement les officiers faisant la manœuvre et que, à de rares exceptions près, les officiers supérieurs eux-mêmes n'ont pas le droit de visiter.

Utile dulci, joignons l'utile à l'agréable, telle semble être la devise de la rive gauche, car voici que nous arrivons à la série des établissements de plaisance. D'abord le Kursaal et le Belvedère avec leurs escarpolettes et leurs jeux divers, le bonheur des enfants, avec leurs terrasses sur pilotis s'avançant dans le fleuve, où il fait si bon les soirs d'août, quand tout est calme et qu'une légère brise vient rafraîchir l'atmosphère qui fut brûlante toute la journée.

De ces terrasses on a une magnifique vue sur toute la rade d'Anvers ; les étrangers et même les anversois qui, eux, connaissent le spectacle pourtant s'y attardent souvent pour admirer le pittoresque panorama qui se déroule devant leurs yeux.

La ville là bas, sur l'autre rive, forme un enchevêtrement de quais, de navires, de hangars, de tours, de maisons qui, des deux côtés, s'étend aussi loin que porte la vue.

Sur le premier plan coule l'Escaut, calme presque toujours, portant vers la mer ou refoulant vers l'intérieur ses flots tranquilles d'un vert sombre et glauque, où parfois viennent se jouer des rayons

de soleil, jetant des ruissellements d'or sur les vaguelettes capricieuses, qui parfois aussi s'agitent lorsqu'y viennent mourir les tempêtes qui tout au loin hurlent sur l'Océan.

Le paysage est dominé par la tour de Notre-Dame, dont la hardie silhouette grise se détache nettement sur le ciel, avec ses mille clochetons, avec ses galeries ajourées comme de délicates dentelles, avec ses voûtes ogivales d'où s'échappent les joyeux tintements du carillon ou les graves bourdonnements des grosses cloches, avec sa flèche dorée qui semble s'élancer vers l'azur.

Tout autour s'essaiment les clochers des diverses églises, St-André ici, St-Paul là bas, St-Charles, d'autres encore, si humbles à côté de l'altière et élégante cathédrale.

A gauche se profile la tourelle du Pilotage et, juste en face, celle du vieux Steen. C'est vu d'ici que l'ancien *burg* a le mieux conservé son aspect primitif et l'on peut se le figurer tel qu'il fut autrefois, repaire des farouches *vikings*, géants du nord, rudes guerriers, combattant, conquérant, ravageant..... Et l'on a la vision de l'Escaut couvert de bateaux normands courbés comme des becs de vautour, aux proues étrangement sculptées, s'avançant hardiment et jetant partout la terreur.....

Tout le long des quais s'étend la ligne ininterrompue des grands steamers, colosses de la mer, barrant le panorama d'une ligne presque uniformément noire, striée de ci de là de rouge ou de blanc. Au dessus, les cordages et les mâts découpent dans le ciel de bizarres figures, ce pendant que tout là haut flottent les pavillons multicolores des nations les plus diverses. Partout ce sont de grosses cheminées, crachant parfois des nuages de fumée noire, qui flottent un moment, puis se dispersent, pendant que grondent sourdement les lugubres signaux d'appel, ou que les airs sont déchirés par la sirène dont les sifflements aigus sont comme des pointes entrant dans la chair vive.

Elle est vraiment imposante, cette ligne de grands vapeurs qui viennent se reposer là, après avoir erré sur toutes les mers et qui forment une formidable flotte.

Aux flancs des steamers s'accrochent les allèges, bien infimes près de ces énormes masses.

Le tableau est animé, mouvant ; sur les ponts, sur les quais

PANORAMA DE LA VILLE
Vue prise à la Tête de Flandre.

on voit grouiller une masse un peu confuse d'hommes en un tout sans cesse changeant ; d'ici on dirait une immense fourmilière en plein travail. Les grues tournent et virent partout, ne paraissant pas plus grandes que des joujoux d'enfants ; sur ce petit monde en activité plane une rumeur vague, faite d'innombrables bruits hétéroclites se fondant en un brouhaha indistinct. A droite, mais bien loin, là ou la ligne des steamers s'arrête, on perçoit comme des troupes de nains occupés à une besogne énigmatique : ce sont les chantiers de construction des nouveaux quais, que dominent les hautes cheminées d'usine.

A gauche, un trou béant, vers lequel les navires paraissent attirés comme par l'invincible force de quelque maëlstrom aux sinistres gouffres : c'est l'entrée des bassins, derrière laquelle s'élèvent des groupes serrés de mâts, d'une si pittoresque irrégularité !

On voit toute la rade, mais on ne voit qu'elle, car, des deux côtés, là où commence la campagne, le fleuve fait un coude brusque.

Le fond du panorama c'est la masse compacte des maisons de la ville, sur lesquelles se détachent les deux promenoirs et, plus loin, la ligne des toits des hangars.

Des maisons mêmes on ne voit guère que les toits, sauf dans l'éclaircie de l'embarcadère flottant ; on aperçoit, derrière le Steen, un coin de ce vieil Anvers si curieux avec ses façades sales, aux fenêtres étroites et basses, avec ses ruelles serpentant en de nombreux méandres. Quartier qui disparait peu à peu sous le pic des démolisseurs et dont la partie donnant sur le fleuve a déja été presque entièrement abattue. A côté, ce sont les grands bâtiments modernes, plus pratiques, oui, plus sains, il est vrai, mieux distribués certes, mais banals, n'ayant rien de ce qui charme l'œil artiste.

L'ensemble du panorama est grandiose et l'on se prend, en le contemplant, à admirer l'activité humaine qui a su édifier cette rade, qui a su, à force de travail, d'ingéniosité, de génie, édifier ce port magnifique, qui a su faire de ce fleuve une inaltérable source de prospérité. La nature est grande, mais l'homme est grand aussi, puisqu'il accomplit de pareilles merveilles.

Et l'on reste rêver là jusqu'au soir parfois, quand l'ombre peu à peu envahit tout et que, sur la rive droite, d'innombrables

lumières piquent l'obscurité et forment comme un cordon lumineux qui seul révèle encore où est le port d'Anvers !....

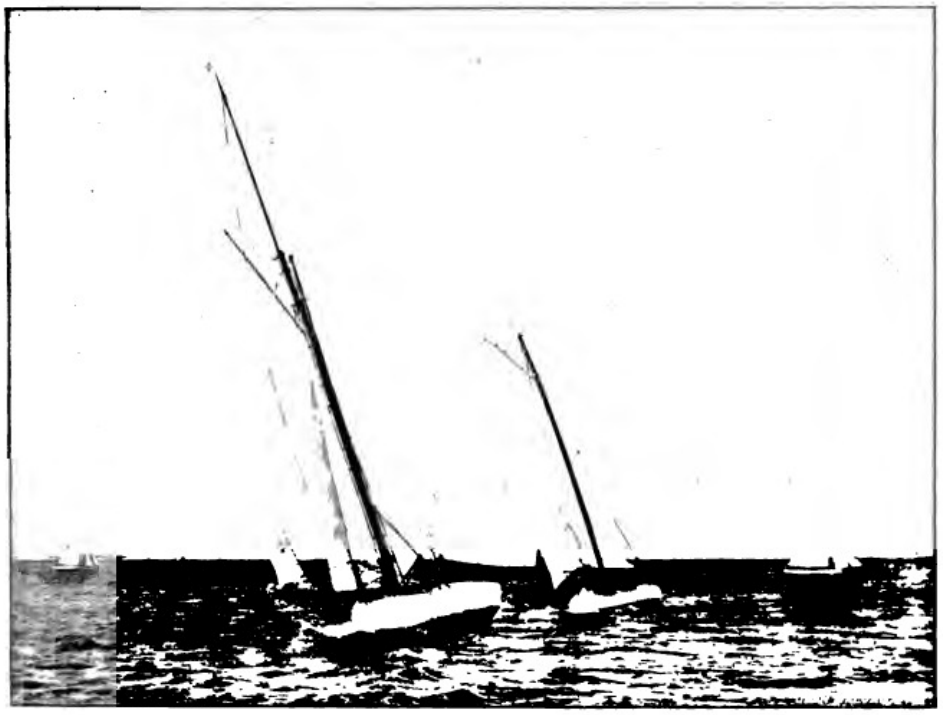
Continuons maintenant notre promenade sur la rive gauche.

Voici les garages des cercles nautiques : le *Yacht Club* et la *Société Royale Nautique Anversoise*, dont les embarcations se balancent mollement sur les vaguelettes. L'Escaut n'est pas très propice au canotage ; le courant étant trop fort, on est forcé de rester tout près de la digue, mais cela n'empêche pas les *rowingmen* de se livrer à leur sport favori. Dans la belle saison on voit les élégantes barquettes se détacher des garages et tout doucement remonter le fleuve, le long de la rive verte ; les rameurs en maillot et pantalon blancs, coiffés du béret ou de la casquette, "tirent" vigoureusement, faisant saillir les muscles de leurs robustes bras nus, avec cette satisfaction des hommes vraiment forts ; on devise gaîment, on chante, on rit, on dit mille folies en l'honneur de la gente canotière qui, nonchalamment étendue dans le fauteuil de la barre, dont elle tient les cordes, se sent heureuse de règner sur ces cœurs pleins de jeunesse et d'entrain, tout comme elle règne absolument sur la direction du canot.

Garage de la Société Royale Nautique.

En été on organise des concours de nage et c'est un spectacle amusant de voir les canotiers barbotter de toutes parts, s'élancer à la poursuite de vessies flottant sur l'eau et qui, au moindre attouchement, filent à dix mètres de là, marcher sur une perche enduite de savon noir et tendue au dessus du fleuve, au bout de laquelle ils n'arrivent jamais sans plusieurs plongeons des plus comiques.

Plusieurs fois par an ont lieu des courses nautiques ; actuellement les régates à l'aviron ne se donnent plus sur l'Escaut, mais les régates à la voile y trouvent un champ magnifique. C'est un plaisir de voir les gracieux yachts s'élancer sur le fleuve, toutes voiles dehors, louvoyant en belles courbes, tantôt se penchant au point que la mâture rase l'eau, tantôt se redressant et filant droit comme une flèche, fendant le flot qui s'ébroue et se frange d'écume blanche ; on croirait voir planer sur le fleuve d'immenses oiseaux de mer aux larges ailes déployées.



Yachts en course.

Et voilà que nous avons vu l'Escaut sous ses divers aspects.

Nous avons terminé le tour des immenses installations et dépendances du port d'Anvers, non point tant en techniciens, s'arrêtant surtout aux chiffres, aux descriptions et plans exacts des engins, mais plutôt en observateurs s'attardant devant une vue curieuse, une scène caractéristique, un type original.... Ce n'est pas cela qui manque tout le long des quais et bassins et l'on pourrait

s'étendre en de longs volumes sur ce que nous n'avons pu qu'indiquer ici.

Nous avons voulu donner une idée générale de ce monde si spécial qu'est le monde maritime et nous aurons atteint notre but, si nous avons prouvé que la Reine de l'Escaut n'a pas seulement un port magnifique, pratique et sûr, mais aussi un port pittoresque et intéressant.

VIII.

LIGNES REGULIERES DE NAVIGATION.

VOICI LA NOMENCLATURE DES LIGNES RÉGULIÈRES QUI ONT DES EMPLACEMENTS FIXES AUX QUAIS DE L'ESCAUT OU DES BASSINS.

QUAIS DE L'ESCAUT (1).

1. Great Eastern Railway Company (Harwich).
2. Wilson & Cie (Hull).
3. Bailey & Leetham (Hull).
4. Tyne steam ship Company (Newcastle).
5. Cork steam ship Company (Manchester).
6. Great central Railway (Grimsby).
7. Goole steam ship Company (Goole).
8. Lignes sur Londres.
9. General steam ship Company (Londres).
10. Lignes sur Londres.
11. Goole steam ship Company (Goole).
12. Geo Gibson & Cie (Leith).
13. Cork steam ship Company (Liverpool, Greenock, Glasgow).
14. Peninsular and Oriental ship Company (Grandes Indes et Chine).
15. Union steam ship Company (Le Cap).
16. Compagnie maritime belge du Congo (Congo).
17. Royal mail steam packet Company (Brésil, Uruguay, République Argentine).
18. Norddeutscher Lloyd (Brésil, Uruguay, République Argentine).
19. Norddeutscher Lloyd (Chine)

1) En commençant par le sud.

20. Norddeutscher Lloyd (Australie).
21. Deutsche dampschiffarts Gesellschaft Kosmos (Chili, Pérou).
22. Hamburg Pacific Dampfschiffs Linie (Chili, Pérou).
23. Telegraaf (Rotterdam).
24. Hansa St-Lawrence Line (Québec et Montréal en eté, Boston et Halifax en hiver).
25. Hansa Linie de Brême (Kurrachee et Bombay).
26. Deutsch Australische Dampschiffs Gesellschaft (Australie).
27. Rickmers Linie (Grandes Indes, Chine, Japon).
28. Nippon Yusen Kaisha (Japon).
29. Puritan Line (Boston, Baltimore).
30. Hansa Linie de Brême (Madras, Calcutta).
31. Lamport et Holt Linie (Brésil, Uruguay, Rép. Argentine).
32. Red Star Line (New-York).
33. Red Star Line (Philadelphie).
34. Phœnix Line (New-York).

BASSINS.

35. Foonyade Actie Bolag Gotha (Gothembourg).
36. Bristol steam navigation Company (Plymouth, Bristol).
37. Palgrave Murphy Company (Dublin, Belfast).
38. Ostlandsche Lloyd (Christiania).
39. Kirsten Linie (Hambourg).
40. H. J. Perlbach et Cie (Hambourg).
41. Det Forenede Dampskib Selskap (Baltique).
42. Dampfschiffarts Gesellschaft Neptuni (Portugal).
43. Ligne sur Bristol et Glocester.
44. Ad. Deppe (Bordeaux).
45. Société Thétis (Espagne Atlantique).
46. Société Thétis (Espagne Méditerranée).
47. Ligne sur la Mer Noire.
48. L. Westcotts et Cie (Mer Noire).
49. Société navale de l'Ouest (Hâvre).
50. Det Forenede Dampskib Selskap (Mer Noire).
51. Hansa Linie (Uruguay, Plata).
52. Deutsche Levant Linie (Levant).
53. Stockholm Augfartygs Rederei Bolaget (Suède et Firlande).

54. River Plata Line (Plata).
55. Messageries maritimes de France (Marseille).
56. Johnson Line (Danube).
57. Société John Cockerill (Espagne).
58. Société John Cockerill (Méditerranée).
59. Knotts Prince Line (Egypte, Indes Occidentales, La Plata).

547914B